der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 31
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



MAI

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542

5/82

Impressionen aus dem Rbd-Bezirk Erfurt

100 Jahre Eisenbahndirektion in Erfurt. Dieses Jubiläum ist Anlaß, daß wir Ihnen, liebe Leser, ausgewählte Fotomotive aus diesem Rbd-Bezirk vorstellen.



1

Das besondere Bild



2



3

Bild 1 Keine Fotomontage ist dieses Bild. Es entstand im April 1976 anläßlich des 75jährigen Bestehens der Jenaer Straßenbahn. Die 01 0522 „überholt" den historischen Wagen in Jena!

Bild 2 Immer wieder bietet die Oberweißbacher Bergbahn neue und interessante Motive. Die 1979 entstandene Aufnahme zeigt einen ausschließlich auf der Güterbühne verwendeten Bergbahnwagen.

Bild 3 Dieser aus dem Rahmen fallende Führerhausaufbau besitzt gegenwärtig nur noch die 118 059. Das im Bw Halberstadt beheimatete Fahrzeug befand sich zum Zeitpunkt der Aufnahme (Oktober 1977) gerade im Bw Erfurt an der Unterflur-Radsatzmaschine.

Fotos: H. Schneider, Jena (1), I. Migura, Berlin (1), M. Probst, Wittenberg-Piesteritz (1)

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

5 Mai **1982 · Berlin · 31. Jahrgang**

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 15. 4. 1982
Geplante Auslieferung: 17. 5. 1982



Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Inhalt

	Seite
Das besondere Bild	2. U. S.
Herbert Marktscheffel Die Reichsbahndirektion Erfurt heute	130
Günter Fromm 100 Jahre Eisenbahndirektion in Erfurt	131
Günther Fiebig Reisezug- und Triebwagen der Nebenbahn Dessau—Wörlitz	135
Wir stellen vor: Erfurter Blätter	138
52 6373 verschrottet	138
Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982	139
Messenotizen aus dem Petershof	141
Andreas Riedel 100 Jahre Straßenbahnverkehr in Görlitz	142
Von Anfang an dabei	144
Horst Kohlberg Bauplan für eine Schmalspurlokomotive der BR 99^{5-6} in der Nenngröße $H0_e$	145
Hartmut Stange Wo diese Lokomotiven noch heute zu finden sind	147
Wissen Sie schon	150
Lokfoto des Monats: Lok 374 Halle (pr. S 2)	151
Von Klingenberg-Colmnitz nach Buchheide	152
Norbert Schmidt Ein außergewöhnlicher Tauschmarkt	153
Der Kontakt	154
Mitteilungen des DMV	155
Selbst gebaut	3. U. S.

Titelbild

„Glücksstunde des Eisenbahnfotografen". So betitelte Herbert Schneider aus Jena — und wir meinen zurecht — dieses von ihm bei Camburg im Juni 1981 festgehaltene Motiv mit den Lokomotiven 01 0531 und 44 0663.

Rücktitel

100 Jahre Eisenbahn-Direktion in Erfurt. Dieses Jubiläum ist für uns nicht nur Anlaß über die thüringsche Eisenbahngeschichte zu berichen, sondern auch einen aktiven Modellbahnbauer vorzustellen. Horst Kohlberg ist weit über unsere Landesgrenzen bekannt. Mehr über ihn erfahren Sie in dieser Ausgabe ab Seite 144.
Die beiden Aufnahmen zeigen Ausschnitte von seiner H0-Heimanlage. Während auf dem oberen Foto selbst gebaute Triebfahrzeuge zu sehen sind, vermittelt das untere Bild einen Blick auf den Bahnhof Langen-Waldau Süd. Wie die T 26 entstanden auch die „Langenschwalber" in der Werkstatt von Horst Kohlberg.

Fotos: E. Kühnlenz, Erfurt

Dipl.-Ing.-Ök. Ing. HERBERT MARKTSCHEFFEL, Präsident der Rbd Erfurt
und Vorsitzender des Bezirksvorstandes des DMV der DDR

Die Reichsbahndirektion Erfurt heute

Vor 100 Jahren wurde die Eisenbahndirektion Erfurt gegründet

Hundert Jahre Eisenbahndirektion Erfurt geben Anlaß, einige Gedanken über die gesellschaftspolitische, ökonomische und wissenschaftlich-technische Entwicklung im Rbd-Bezirk Erfurt darzulegen.

Im Zuge des Übergangs vom junkerlichen-bourgeoisen preußischen Staat und des Kapitalismus der freien Konkurrenz zum Imperialismus wurde im Jahre 1882 auch die Königlich-Preußische Eisenbahndirektion Erfurt gegründet und damit die Thüringer Eisenbahn in den Monopolisierungsprozeß einbezogen. Die daraus resultierende Politik der herrschenden Klasse und das antidemokratische System wirkten sich naturgemäß auch auf die soziale Lage und die politischen Rechte der Eisenbahner aus. Der Kampf der Arbeiterklasse um demokratische Grundrechte und sozialen Fortschritt bestimmte die Klassenauseinandersetzungen in den folgenden Jahrzehnten und hatte zunehmenden Einfluß auf die politischen Aktivitäten des bewußtesten Teils der Eisenbahner.

Erst durch die Befreiungstat der Roten Armee im Mai 1945 und mit dem bekannten Befehl Nr. 8 konnte die Eisenbahn dem Volke übergeben werden.

Geführt von der Partei der Arbeiterklasse wurde erstmalig auf deutschem Boden aus Ruinen und Trümmern auch ein Eisenbahnwesen geschaffen, das in einem Staate des Friedens nur diesem Zwecke und damit dem Wohl des Volkes dient.

Mit der ständig wachsenden Wirtschaftskraft unseres sozialistischen Staates wurde, vor allem nach dem VIII. Parteitag der SED, auch im Rbd-Bezirk Erfurt viel getan, um besonders mit Hilfe von Wissenschaft und Technik den gesamten Arbeitsprozeß rationeller zu gestalten und die Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner spürbar zu verbessern.

So hat sich mit der schrittweisen Einführung des Containertransportsystems, begonnen im Jahre 1969, ein Wandel im althergebrachten System der Transport-, Umschlag- und Lagerprozesse der Güter vollzogen. Wurden im Jahre 1970 über 17 200 Großcontainer mit über 111 500 Nettotonnen zum Versand gebracht, so waren es 1981 rund 123 000 Großcontainer mit ca. 656 000 Tonnen.

Die Realisierung eines umfangreichen Weichenheizungsprogramms, das durch die Initiative vieler Eisenbahner in relativ kurzer Zeit durchgesetzt wurde, hat die Störanfälligkeit des Eisenbahnbetriebes im Winter wesentlich reduziert. Von den 8 035 Weichen im Rbd-Bezirk sind bis heute 3 175 beheizbar. Dieses Programm wird weiter fortgesetzt.

Großer Aufwand war notwendig, um moderne Gleisbildstellwerke in Naumburg, Bad Kösen, Großheringen mit Fernsteuerung Bad Sulza, Weimar, Erfurt Gbf und Göschwitz zu entwickeln und in Betrieb zu nehmen. Allein auf dem Bahnhof Weimar wurden dadurch 20 Arbeitsplätze eingespart.

Am 6. Mai 1976 wurde im Bahnhof Bischofferode erstmalig bei der DR die EZMG-Technik eingeführt. Es handelt sich um Stellwerke auf der Basis sowjetischer Relaistechnik zum Einsatz auf Nebenbahnen zur Erhöhung der Sicherheit, Einsparung von Arbeitsplätzen und der Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Bis zum Jahresende 1981 hielt die sich inzwischen gut bewährte EZMG-Technik auf weiteren 15 Bahnhöfen des Rbd-Bezirkes Erfurt ihren Einzug.

Große Anstrengungen wurden unternommen, um die Formsignale durch moderne Lichtsignale zu ersetzen. Von 2 159 Hauptsignalen sind gegenwärtig 818 und von 879 Vorsignalen 502 auf Lichtsignale umgestellt worden. Von 697 Wegübergangssicherungsanlagen der herkömmlichen Art wurden 108 mit automatischen Halbschranken und 47 mit Warnlichtanlagen ausgerüstet.

Völlig verändert hat sich durch den Einbau moderner Bremstechnik der Rangierbetrieb auf großen Bahnhöfen des Rbd-Bezirkes. Kernstück ist hier der Gbf Erfurt mit seinem modernen Ablaufspeicherstellwerk. Damit werden die wachsenden Leistungen mit weniger Aufwand an Arbeitskräften bewältigt, und die nicht ungefährliche Arbeit des Hemmschuhlegers gehört der Vergangenheit an; denn zehn schwere Balkengleisbremsen und 318 Dreikraftbremsen haben die bisher manuell zu vollbringende Arbeit übernommen. Aufbauend auf den Erfurter Erfahrungen sind 1981 auf den Bahnhöfen Weißenfels und Gera 105 bzw. 75 Dreikraftbremsen in Betrieb gegangen. Entsprechend dem Programm „Entwicklung der Rangierbahnhöfe der DR 1981—1985“ wird moderne Rangiertechnik ebenfalls auf den Bahnhöfen Saalfeld, Eisenach, Nordhausen, Bad Salzungen und Neudietendorf eingebaut.

Um die wissenschaftlich-technischen Erkenntnisse zielstrebig und rasch anzuwenden, schlossen die Rbd Erfurt und das Zentrale Forschungsinstitut des Verkehrswesens (ZFIV) nach über 10jähriger fruchtbarer Zusammenarbeit zum Jahresende 1980 eine neue Vereinbarung ab.

Diese Vereinbarung ist u.a. auf solche Forschungs- und Entwicklungsaufgaben gerichtet, die für die DR erstmalig im Rbd-Bezirk Erfurt erprobt und angewandt werden. Das sind Beispiellösungen auf den Gebieten Reiseverkehr, Verkaufstechnik, Wagenüberwachung und Gleisbremsensteuerung Gbf Erfurt sowie rechnergestützte Dispatcherzentrale Reichsbahnamt Erfurt.

Die in dieser Vereinbarung geforderte Rationalisierungsmittelabteilung zur Entwicklung, Produkton und Überleitung von mikrorechnergesteuerten Rationalisierungsmitteln hat inzwischen in der Signal- und Fernmeldemeisterei Meiningen die Arbeit aufgenommen. Zu ihren Aufgaben gehört die Fertigung von mikroelektronischen und feinmechanischen Funktions- und Baugruppen. Zu den ersten Arbeiten dieser Rationalisierungsmittelabteilung zählen mikrorechnergesteuerte Schalterdrucker (MSD), die auf den Bahnhöfen Meiningen und Erfurt Hbf in Betrieb genommen wurden. Bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind 15 Bahnhöfe mit insgesamt 49 MSD ausgerüstet.

Eine Schrittmacherrolle fällt der Rbd Erfurt bei der Vorbereitung und Inbetriebnahme der rechnergestützten Dispatcherzentrale zu. Auch hierbei arbeitet die Rbd Erfurt als Erstanwender dieses Muster- und Experimentalbaues eng mit den Forschungskollektiven des ZFIV zusammen. Mit der rechnergestützten Dispatcherzentrale sollen Triebfahrzeug- und Zugbegleiter-Einsatzstunden vermindert, die Pünktlichkeit sowie die Durchlaßfähigkeit der Strecken erhöht, eine Einsparung von Antriebsenergie und von Arbeitsplätzen im Dispatcherdienst erreicht werden.

Vieles haben wir erreicht, aber noch höhere und anspruchsvollere Aufgaben, die der X. Parteitag der SED dem Verkehrswesen unserer Republik gestellt hat, stehen vor uns. Die Eisenbahner des Rbd-Bezirkes Erfurt werden alles tun, um den Anforderungen der 80er Jahre gerecht zu werden.

Ing. GÜNTER FROMM (DMV), Erfurt

100 Jahre Eisenbahndirektion in Erfurt



Am 1. Mai 1982 jährte sich zum einhundertsten Male der Tag, an dem mit „Allerhöchstem Erlaß" in Erfurt die „Königliche Eisenbahn-Direktion" ihre Arbeit aufgenommen hat. Das war die Geburtsstunde der heutigen Reichsbahndirektion Erfurt. In diesem Jahr sind aber auch 135 Jahre vergangen, seit Erfurt Anschluß an das Eisenbahnnetz erhielt, und nicht zuletzt tauchten vor 150 Jahren erste größere Eisenbahnprojekte in Deutschland auf, die sich mit dem Eisenbahnbau in Thüringen befaßten. Diese Jubiläen sollen Anlaß sein, aus dem bunten Mosaik der thüringischen Eisenbahngeschichte einiges näher zu betrachten.

Die Thüringische Eisenbahn

Nachdem Eisenbahnverbindungen zwischen den meisten großen Städten gesichert waren, zeigte Preußen wachsendes Interesse an Bahnverbindungen seiner getrennten östlichen und westlichen Provinzen. 1837 erörterte man das von strategischen Gesichtspunkten bestimmte Projekt, ob eine solche Bahn nördlich oder südlich des Harzes zu führen sei. Die nördliche Verbindung über Magdeburg und Braunschweig entstand bereits nach 1842. Die südliche Verbindung weckte aber die Aufmerksamkeit der thüringischen Staaten. Als 1839 bekannt wurde, daß Preußen unter weitgehender Meidung „fremder Staatsgebiete" eine Eisenbahn von Halle über Mühlhausen und Eschwege nach Kassel bauen wollte, sah vor allem Erfurt seine wirtschaftliche Zukunft bedroht. Jahrelange Bemühungen der preußischen Stadt und ihres Bürgermeisters Wagner fanden bei den thüringischen Staaten kaum Unterstützung. List setzte sich jedoch für eine Eisenbahn Halle—Erfurt—Kassel ein und veranlaßte 1840 die Gründung eines „Thüringischen Eisenbahn-Vereins", der diese Vorhaben unterstützte. Ende 1840 legte Preußen drei Varianten einer Linienführung von Halle nach Kassel vor. 1841 wurde die Durchführung der dritten Variante beschlossen. Die noch im gleichen Jahr abgeschlossenen Staatsverträge garantierten nun den Bau der „Thüringischen Eisenbahn" durch eine Aktiengesellschaft. Preußen sicherte sich gleichzeitig Vorteile in den Verträgen und machte seinen Einfluß geltend. Die Regierungen ließen 1843 erste Vorarbeiten ausführen, die 1844 zum Abschluß gelangten. Anschließend wurden diese Anlagen an die in Erfurt gegründeten und konzessionierten „Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft" (ThEG) verkauft. Das auf 9 Millionen Taler bewilligte Anlagekapital konnte erst aufgebracht werden, nachdem sich die Regierungen beteiligten und Zinsgarantien übernahmen. Nun endlich konnte der eigentliche Bahnbau beginnen.

Der ThEG-Geschäftsbericht von 1845 rühmte die Genauigkeit und Schönheit der Pläne. Trotzdem machten sich aus mancherlei Gründen Veränderungen notwendig. Besonders in Erfurt waren mit den Festungsbehörden lange Verhandlungen nötig, um einen günstig gelegenen Bahnhof zu schaffen. Anfang Oktober 1844 wurde der erste Spatenstich getan. Der Bau schritt trotz allem zügig voran, und fortschreitend von Osten nach Westen konnte die etappenweise Eröffnung von Halle bis Gerstungen bis zum September 1849 erfolgen.

Durch frühzeitigen Beitritt zu verschiedenen Eisenbahnverbänden erhielt der Verkehr auf der Stammbahn als bedeutende Ost-West-Verkehrslinie Europas zunehmend internationales Gepräge. Aber auch der aus wirtschaftlichen Erwägungen betriebene Ausbau von Zweigbahnen festigte das Unternehmen und wirkte sich insgesamt gesehen positiv aus. Von der ThEG wurden von 1856 bis 1871 nachstehende Zweigbahnen gebaut und in Betrieb genommen:

Leipzig—Corbetha, Weißenfels—Zeitz, Zeitz—Gera, Dietendorf—Arnstadt, Gotha—Mühlhausen, Mühlhausen—Leinefelde, Gera—Eichicht, Leipzig-Leutsch—Zeitz, Leipzig Übergabebahnhof—Möckern, Arnstadt—Plaue—Ilmenau.



— 142 —

Thüringische Eisenbahn.

Fahrplan

für die Bahnstrecke von Halle bis Erfurt
in Verbindung mit den Dampfwagen-Fahrten auf der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn,
für die Zeit vom 1. April 1847 bis auf weitere Bestimmung.

I. Cours von Halle nach Erfurt.

Abfahrt von	Züge I. Morgens Uhr	Min.	II. Morgens Uhr	Min.	III. Nachmitt. Uhr	Min.	IV. Abends Uhr	Min.
Halle	6	45	8	45	2	15	7	15
Merseburg	7	8	9	9	2	38	7	38
Corbetha	—	—	9	22	—	—	7	51
Weißenfels	7	28	9	40	3	8	8	8
Naumburg	8	6	10	5	3	31	8	31
Kösen	8	21	10	18	3	44	8	44
Sulza	8	36	—	—	—	—	9	—
Apolda	9	11	10	54	4	17	9	23
Weimar	9	44	11	24	4	46	9	53
Vieselbach	—	—	11	48	—	—	10	17
Ankunft in Erfurt	10	17	Mittags 12	2	5	18	10	30

II. Cours von Erfurt nach Halle.

Abfahrt von	Züge I. Morgens Uhr	Min.	II. Morgens Uhr	Min.	III. Vormitt. Uhr	Min.	IV. Nachmitt. Uhr	Min.
Erfurt	5	15	8	15	10	45	4	—
Vieselbach	5	35	—	—	—	—	4	20
Weimar	6	—	8	51	11	24	4	46
Apolda	6	29	9	16	11	52	5	14
Sulza	6	40	—	—	—	—	5	34
Kösen	7	1	9	40	12	23	5	47
Naumburg	7	15	10	5	12	39	6	1
Weißenfels	7	38	10	27	Nachmitt. 1	2	6	25
Corbetha	7	50	—	—	—	—	6	42
Merseburg	8	12	10	53	1	22	6	57
Ankunft in Halle	8	30	11	15	1	50	Abends 7	15

Bemerkungen.

Bild 1 Fahrplan der ThEG, gültig ab 1. April 1847

Weitere Privatbahngesellschaften in Thüringen

Neben der ThEG entwickelten sich im Laufe der Jahre weitere Privatgesellschaften, die zur verkehrlichen Erschließung Thüringens beitrugen. Auch sie wurden später von Preußen verstaatlicht, das nach 1895 alle bedeutenden Eisenbahnen in Thüringen besaß. Sie verkörperten im wesentlichen das Netz der späteren Eisenbahndirektion Erfurt.

Es handelte sich dabei um folgende Bahnen:
— Werrabahn-Gesellschaft,
— Nordhausen–Erfurter Eisenbahn,
— Saale-Eisenbahn,
— Weimar–Geraer Eisenbahn,
— Sangerhausen–Erfurt.

Die preußische Eisenbahnpolitik in Thüringen bis zur Verstaatlichung der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft

Als die Vorzüge des neuen Verkehrsmittels in wirtschaftlicher und strategischer Hinsicht immer sichtbarer wurden, erstreckte sich Preußens Eisenbahnpolitik auch bald auf Thüringen und bezog ein künftiges mitteldeutsches Eisenbahnnetz in diese Pläne ein. Die thüringischen Kleinstaaten besaßen nicht die Finanzkraft, ein eigenes Staatsbahnnetz aufzubauen. So gerieten die thüringischen Privatbahngesellschaften immer mehr unter preußischen Einfluß, nicht zuletzt durch die Tatsache, daß 30% dieser Bahnen auf preußischem Gebiet lagen. Außerdem wurden preußische Städte maßgeblich am Aktienkapital dieser Gesellschaften beteiligt. Um 1880 war das thüringische Eisenbahnnetz von den Staatsbahnnetzen Preußens, Bayerns und Sachsens lückenlos umgeben. Vertragliche Vereinbarungen zwischen diesen Staaten sollten den Verkehr von den thüringischen Bahnen abziehen. Preußen waren alle Mittel recht, um in den Besitz dieser Bahnen zu gelangen. Auf seine vergangene geduldige und oft verborgene Einflußnahme bauend, begann es seine Verstaatlichungsabsichten am größten thüringischen Eisenbahnunternehmen, der ThEG, zu verwirklichen.



Bild 2 Das Empfangsgebäude Erfurt um 1880, das seinerzeit gleichzeitig Sitz der Direktion der ThEG war.

Damit endete die Geschichte der ThEG und die der ED Erfurt begann. Mit „Allerhöchstem Erlaß" wurde angeordnet, daß „für die Verwaltung des thüringischen Eisenbahnunternehmens eine... Behörde in Erfurt unter der Firma ‚Königliche Eisenbahn-Direktion'" (KED) einzusetzen ist.

Verstaatlichung weiterer Privatbahngesellschaften in Thüringen und Veränderungen der KED Erfurt bis 1894

Die KED Erfurt verwaltete 1882 zunächst nur die ThEG-Strecken. Schon 1883 kamen folgende Bahnen hinzu:
- die Berlin-Anhaltische Bahn,
- die Oberlausitzer Eisenbahn,
- die Halle–Sorau–Gubener Eisenbahn (von KED Berlin),
- die Teilstrecke Gerstungen—Guntershausen (fr. Hessische Nordbahn, von KED Elberfeld).

Am 1. April 1884 gehörte zur KED Erfurt ein Streckennetz von 1163 km, und somit war sie die kleinste der bestehenden 11 KED. Sie reichte aber schon im Norden bis nach Berlin, im Osten bis Kohlfurt, im Süden bis Riesa und im Westen bis Guntershausen vor Kassel, eine gewaltige territoriale Ausdehnung.

Als nächste thüringische Privatbahngesellschaft wurde die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn verstaatlicht. Die Eröffnung der Strecke Sangerhausen—Erfurt durch die KPEV gab der unrentablen Bahn den Todesstoß. Laut Gesetz vom 28. März 1887 ging sie ab 1. Mai 1887 in preußisches Eigentum über, wurde aber zunächst der KED Frankfurt/M. zugeteilt.

1888 vergrößerte sich das Netz der KED Erfurt um die Strecken:
- Berlin—Elsterwerda (zuvor Berlin-Dresdener Privatbahn),
- Erfurt—Ilversgehofen, heute Erfurt Nord (zuvor KED Frankfurt/Main)
- Sangerhausen—Erfurt (von KED Magdeburg).

Ein Jahr später erwarb Preußen die „Herzoglichen Gothaischen Staatsbahnen" Gotha—Ohrdruf und Fröttstädt—Friedrichroda und teilte sie der KED Erfurt zu. Als neue Staatsbahnlinien entstanden in dieser Zeit Plaue—Suhl—Ritschenhausen, Eichicht—Probstzella und einige weitere Nebenbahnen. So hatte sich das Netz der KED Erfurt auf 1761 km vergrößert.

Bis Ende 1890 wurden von der KPEV im thüringer Raum insgesamt 151 km neuer Nebenbahnstrecken erbaut und mit weiteren 13 km vorhandener Streckenabschnitte, die der KED Erfurt unterstellt wurden, ihre Eigentumslänge auf 1925 km erweitert. Damals bestanden 6 Betriebsämter — in Berlin, Halle, Weißenfels, Erfurt, Cassel und Dessau. Bis 1894 erhöhte sich die Streckenlänge auf 2073 km.

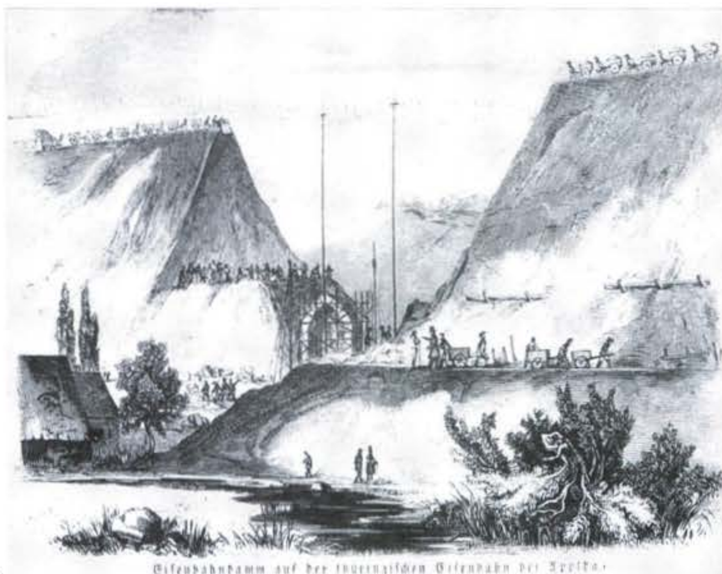
In diese Zeit fällt auch die große Verstaatlichungsaktion Preußens, mit der alle größeren Privatbahngesellschaften Thüringens eindeutig in preußisches Eigentum übergingen. Es waren dies die Weimar-Geraer Eisenbahn, die Saale-Eisenbahn und die Werrabahn. Mit Übernahme der Werrabahn mußte sich Preußen verpflichten, auch die „Sachsen-Meiningischen Staatsbahnen" Eisfeld—Unterneubrunn und Hildburghausen—Friedrichshall (beides meterspurige Strecken) mit zu übernehmen. Damit befanden sich die wichtigsten Eisenbahnen Thüringens in preußischer Hand. Der Verkehr stieg auch in Thüringen beträchtlich an und zwang zu Erweiterungen und Umbauten bestehender Anlagen. Das war besonders in Erfurt der Fall, wo die beengten Verhältnisse keine Ausdehnung mehr zuließen. Der Güterbahnhof war noch von der ThEG 1877 nach der Weimarischen Straße verlegt worden. Im Herbst 1887 begann ein großzügiger Umbau des Erfurter Bahnhofes. Der Güterbahnhof wurde östlich noch weiter ausgedehnt und Ende 1889 in Betrieb genommen. Der Umbau des Personenbahnhofs war inzwischen auch vorbereitet worden. Die Stadt, 1874 „entfestigt", zeigte hieran auch großes Interesse. Das neue Empfangsgebäude kam z. T. auf den alten Festungswall, was ungewöhnlich tiefe Gründungen erforderte. Es wurde am 1. November 1893 in Betrieb genommen.

Diese großzügigen Baumaßnahmen mußten aus den immensen Eisenbahn-Einnahmen finanziert werden, von denen die Aufrüstung des preußischen Militärstaates auch noch beträchtliche Summen verschlang.

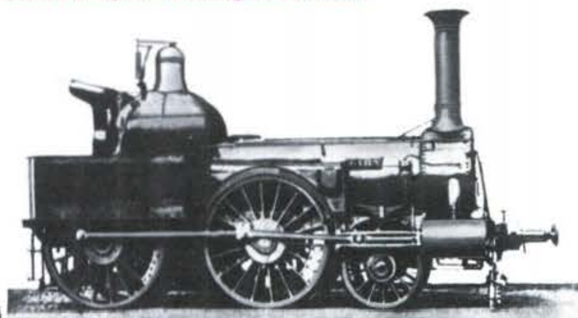
Die Entwicklung der KED Erfurt von 1895 bis 1914

Aus den schon genannten Gründen wurde eine Organisationsänderung der KPEV immer notwendiger. Ab 1. April 1895 wurden aus den bestehenden 11 KED 20 neue gebildet, ihre Eigentumslängen damit vermindert und Überschneidungen mit anderen KED beseitigt. So unterstand der KED Erfurt dann ein Netz von nur noch 1471 km Länge. Die territoriale Ausdehnung schrumpfte beträchtlich. Die preußische Eisenbahnpolitik wirkte sich für Thüringen nicht nur segensreich aus. Da die Eisenbahnverkäufe für die thüringischen Staaten im Endeffekt zu Einnahmeverlusten führten, kam es zu heftigen Auseinandersetzungen in den Landtagen, die aber keinerlei Veränderungen zur Folge hatten. Preußen ließ sich die Eisenbahngewinne nicht

Fortsetzung auf Seite 149



3



4



Bekanntmachung.

Wir haben in Erfahrung gebracht, daß trotz unserer Warnung am 1. Februar d. J. noch immer eine Anzahl Eisenbahnbediensteter Mitglieder der „Reichssektion der Eisenbahner des Zentralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrs-Arbeiter und Arbeiterinnen Deutschlands – des sogenannten Hamburger Verbandes – sind. Dieser Verband verfolgt ordnungsfeindliche Bestrebungen. Wir weisen deshalb nochmals darauf hin, daß die Eisenbahnbediensteten, welche noch Mitglieder des Verbandes sind, unnachsichtlich ihre Entlassung zu gewärtigen haben, wenn sie nicht sofort ihren Austritt aus diesem Verbande erklären.

Erfurt, den 30ten Oktober 1909.
Königliche Eisenbahndirektion.

5



6



7

Bild 3 Bau des Eisenbahndammes der Thüringischen Eisenbahn bei Apolda 1845/46

Bild 4 Die Lokomotive GOTHA, 1865 von Borsig erbaut.

Bild 5 Bekanntmachung für die Mitglieder der „Reichssektion der Eisenbahner des Zentralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrs-Arbeiter und Arbeiterinnen"

Bild 6 Bau des neuen Bahnhofs Erfurt. Rechts das Insel-Empfangsgebäude und die Unterführung der Bahnhofstraße. Links der Turm des alten Empfangsgebäudes (heute Sitz der Rbd Erfurt).

Bild 7 Lok 01 143

Fotos und Repros: Sammlung des Verfassers

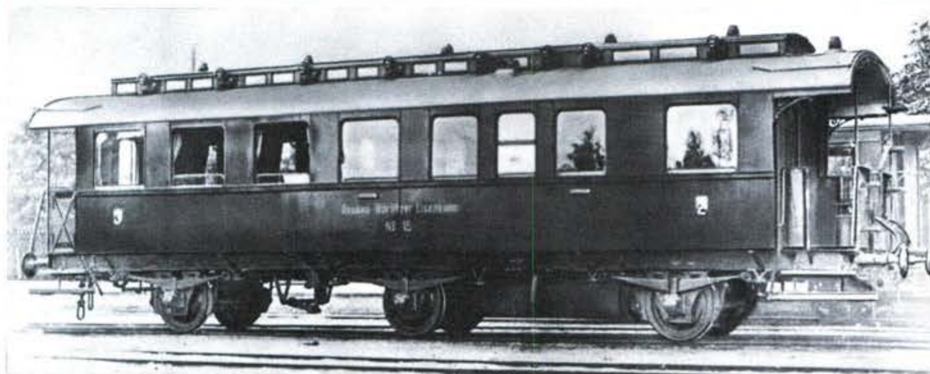
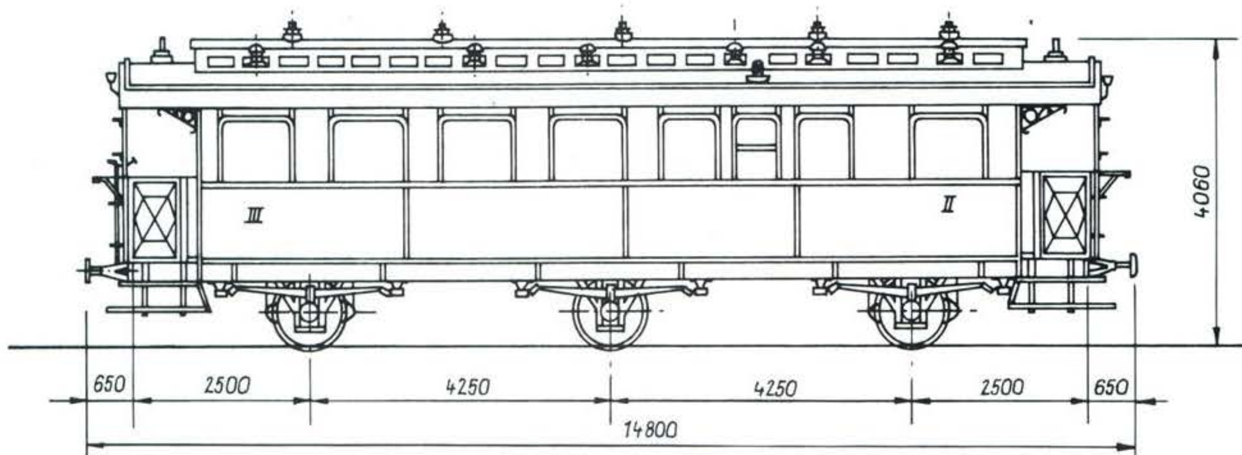


Bild 1 BC3i-Wagen Nr. 15, der 1910 an die DWE ausgeliefert wurde

Bild 2 Maßskizze des BC3i-Wagens



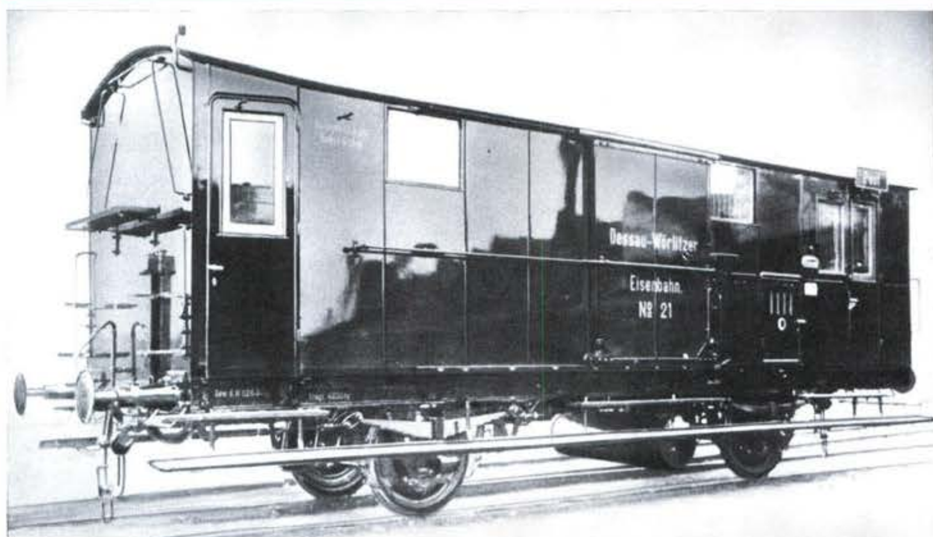
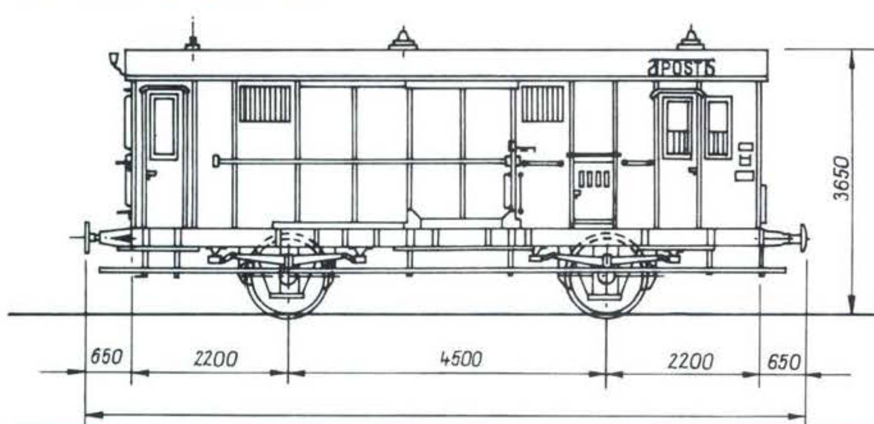
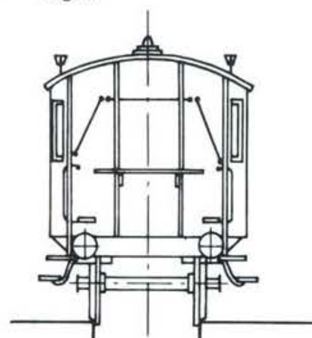


Bild 3 PwPost-Wagen Nr. 21 aus dem Jahre 1912

Bild 4 Maßskizze des PwPost-Wagens





GÜNTHER FIEBIG (DMV), Dessau

Reisezug- und Triebwagen der Nebenbahn Dessau—Wörlitz

Am 25. Mai 1968 wurde der Reiseverkehr auf der Strecke Dessau—Wörlitz eingestellt und die Beförderungsaufgaben vom Kraftverkehr übernommen. Untersuchungen haben ergeben, daß es zumindest während der Sommermonate aufgrund der geänderten Energiesituation in unserer Republik volkswirtschaftlich günstiger ist, den Reiseverkehr wieder auf die Schiene zu verlegen.
Daher wird ab 23. Mai 1982 ein Saisonreiseverkehr auf dieser durch eine sehr interessante Geschichte gekennzeichneten Nebenbahn aufgenommen. Das soll gleichzeitig Anlaß sein, über die Fahrzeuge, aber auch aus der Vergangenheit dieser Nebenbahn selbst zu berichten.

Wörlitzer Park führte zum Bahnbau

Der einzigartige Landschaftspark in Wörlitz wurde bereits Ende des 18. Jahrhunderts angelegt. Er hat viele Persönlichkeiten angezogen, und schon eine Zusammenstellung dieser Besucher würde ein Buch füllen. Den sogenannten Wörlitzer Winkel erreichte man aber erst ab 22. September 1894 mit einer Eisenbahn. Die an diesem Tage eröffnete Dessau-Wörlitzer Eisenbahn (DWE) war eine Nebenbahn und somit keine regelspurige Kleinbahn im Sinne des Gesetzes von 1892. Im Gegensatz zu den meisten anderen privaten Klein- und Nebenbahnen stand aber von Anfang an der Reiseverkehr auf der nur 18,7 km langen Bahn zwischen Dessau Wörlitzer Bahnhof und Wörlitz im Vordergrund. Die DWE erschloß den Wörlitzer Park erst völlig dem Tourismus. Verdeutlicht wird die Tatsache durch den seinerzeit recht umfangreichen Reisezugwagenpark, der mitunter an den Wochenenden noch durch geliehene Wagen der Staatsbahn ergänzt werden mußte. Schon im ersten Betriebsjahr richtete die DWE einen kombinierten Verkehr ein: Mit dem Besitzer eines Vergnügungsdampfers schloß die Bahnverwaltung einen entsprechenden Vertrag. Damit war es möglich, eine Rückfahrkarte zu lösen und mit der Bahn von Dessau nach Wörlitz zu fahren. Nach dem Besuch des Wörlitzer Parkes mußte man dann zu Fuß etwa 5 km auf der jetzigen F 107 bis zur Elbe in Richtung Coswig (Anhalt) wandern, um von dort mit dem Dampfer elbabwärts wieder nach Dessau zu gelangen. Der Fahrpreis betrug dafür in der II. Klasse 1,50 M und in der III. Klasse 1,20 M.

Die ersten DWE-Wagen

Zur Erstausstattung der DWE gehörten neben drei Bn2t-Lokomotiven und verschiedenen Güterwagen:
— ein Personenwagen I./II.-Klasse Nr. 1, der als Salonwagen für besondere Zwecke reserviert blieb (Dessau war die Winter- und Wörlitz die Sommerresidenz der anhaltischen Fürsten),
— drei Personenwagen II./III.-Klasse Nr. 2 bis 4 und
— vier Personenwagen III.-Klasse Nr. 5 bis 8.
Hinzu kamen zwei kombinierte Gepäck-Postwagen mit den Nr. 16 und 17 (später Nr. 22 und 23). Bild 5 zeigt den Wagen II./III.-Klasse Nr. 2. Ähnliches Aussehen und gleiche Abmessungen hatten der Salon- und die anderen Wagen. Unterschiede bestanden lediglich bei der Innenausstattung. Auffällig an den Personenwagen waren die vielen Fenster — man vergleiche ähnliche Klein- und Nebenbahnwagen der damaligen Zeit! Daneben besaß die DWE aber noch vier gedeckte Güterwagen, die an Wochenenden auch dem Reiseverkehr dienten. Nähere Angaben hierzu sind jedoch bisher nicht gefunden worden. Es ist anzunehmen, daß diese Fakultativwagen den preußischen Normalien der Gci-Wagen entsprachen: G-Wagen mit offenen Plattformen,

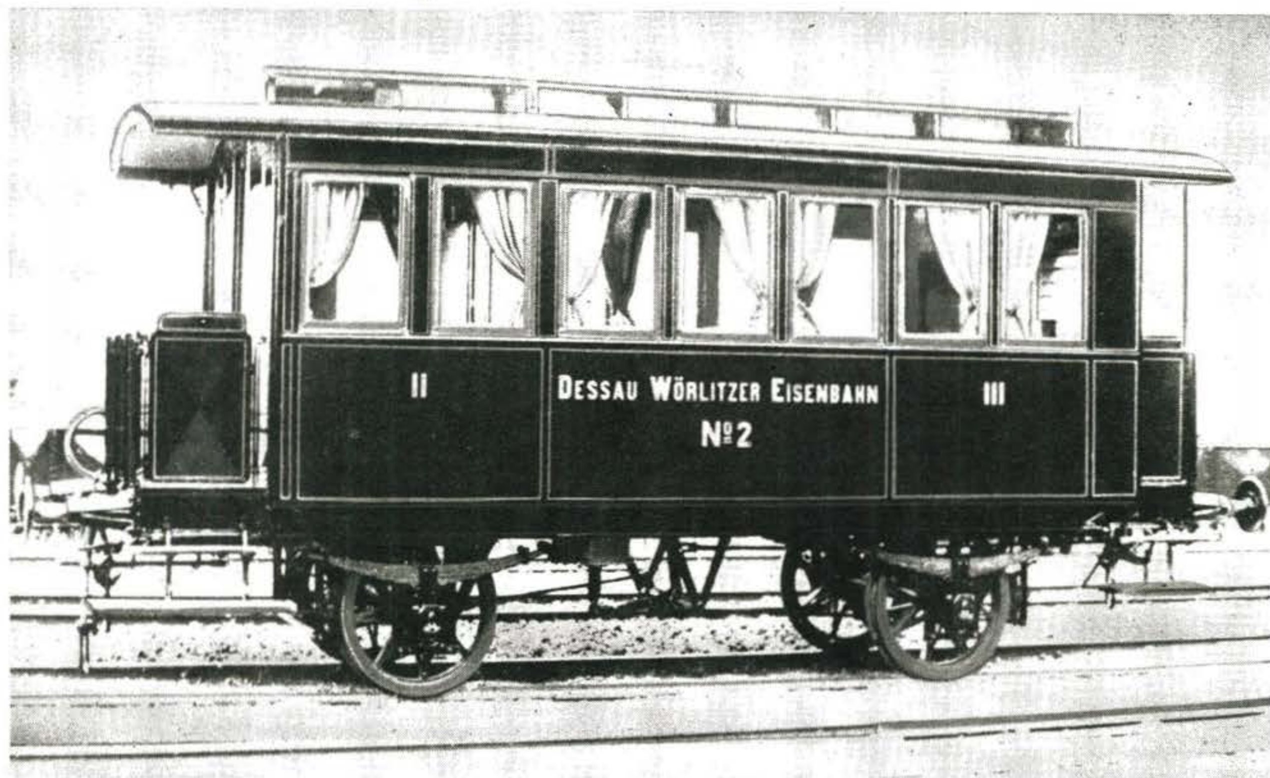


Bild 5 Reisezugwagen Nr. 2 der DWE von 1894. Dieses Fahrzeug regt förmlich zum Nachbau an!

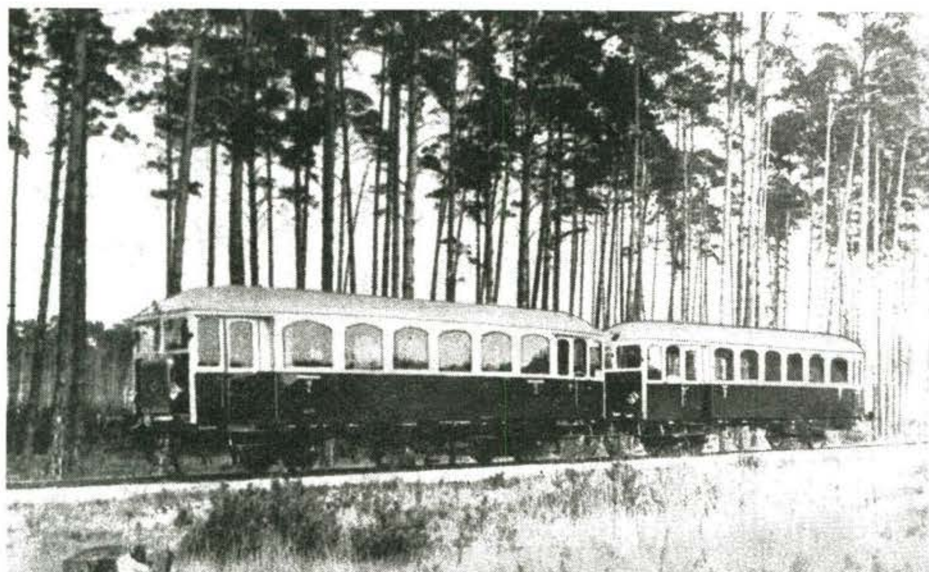


Bild 6 VT (Nr. 41) und VB (Nr. 42) aufgenommen während einer Vorführungsfahrt im Jahr 1925

Bild 7 Maßskizze des VT Nr. 41

Fotobeschaffung: G. Fiebig, Dessau
Zeichnungen: G. Makowsky, Dessau

die Schiebetüren in den Seitenwänden durch Einsatzstücke ersetzt, je Seitenwand vier einfache Fallfenster, die beim Einsatz als Güterwagen durch Vorsatzbretter verschlossen werden konnten. Trotz dieses recht umfangreichen Reisezugwagenbestandes mußten an den Wochenenden stets Wagen angemietet werden. Daher wurden noch im ersten Betriebsjahr der DWE weitere sechs Wagen bestellt. Es handelt sich dabei um drei II.-/III.-Klassewagen, bei denen bemerkenswerterweise der Anteil der II.-Klasse-Plätze je Wagen von 8 auf 16 erhöht wurde, und drei III.-Klasse-Wagen. Sie entsprachen baulich gesehen denen der Erstausstattung. Auf die Anmietung von Staatsbahnwagen konnte jedoch danach nicht ganz verzichtet werden.

Weitere Fahrzeuge folgten

1910 beschaffte die DWE zwei neue Reisezugwagen, die mit den Nr. 15 und 16 — letztere Nr. war bereits eine Zweitbesetzung — eingesetzt wurden. Es handelte sich um BC3i-Wagen mit einer Länge über Puffer von 14800 mm, einem Gesamtradstand von 8500 mm und einer einheitlichen Fensterbreite der 2.- und 3.-Klasse-Abteile von je 1000 mm. Diese Fahrzeuge verfügten über 16 Sitzplätze in der 2. Klasse und 46 in der 3. Klasse. Man vergleiche hierzu den gleichaltrigen BC3i Pr 10, der für die KPEV-Nebenbahnen bestimmt war: LüP 12800 mm, Gesamtradstand 7500 mm, Fensterbreiten in der 2. Klasse 1000 mm, in der 3. Klasse nur 800 und 16 Sitzplätze der 2. Klasse und 26 Sitzplätze der 3. Klasse. Allerdings hatten die DWE-Wagen im 2.-Klasse-Abteil einen Mittelgang und nur einen Abort; der preußische Wagen dagegen abgeschlossene 2.-Klasse-Abteile, Seitengang und zwei Aborte.
Dennoch: Der Wagemut von DWE und den Konstrukteuren der Waggonfabrik war für jene Jahre beachtlich. 1919 wurden von der DWE wiederum zwei Ci-Reisezugwagen, Nr. 17 und Nr. 18, beschafft, die durch ihre Länge auffielen. Der 1927 gelieferte Ci Nr. 19 ging anscheinend bei den Bombenangriffen auf Dessau im März 1945 verloren. Dafür erscheint aber im Bestand ein 1922 gebauter ähnlicher Ci, ebenfalls Nr. 19, der entweder von der Reichsbahn übernommen wurde oder aber den sich die DWE in jenen Tagen „aneignete". 1939 kaufte die DWE dann noch einen gebrauchten BCi, Nr. 20, und 1941 einen Ci, Nr. 22.
Der PwPost-Bestand wurde 1912 durch ein neues Fahrzeug ergänzt, das ebenfalls die Waggonfabrik Dessau lieferte. Die beiden PwPost der Erstausstattung wurden zu dieser Zeit umgezeichnet (Nr. 22 und 23). Nachdem der letzte Wagen dieser alten Fahrzeuge bis 1936 ausgemustert werden mußte, erschien 1936 ein neuer PwPost mit der Nummer 24. Während des zweiten Weltkrieges versuchte die DWE noch vier Behelfspersonenwagen der Gattung MCi zu beschaffen. Ein Kaufantrag wurde jedoch abgelehnt. Diese Wagen wurden im Rahmen des faschistischen Krieges anderweitig dringender benötigt. Wie die anderen gleichartigen Betriebe hatte auch die DWE mit den vorhandenen Wagen auszukommen.

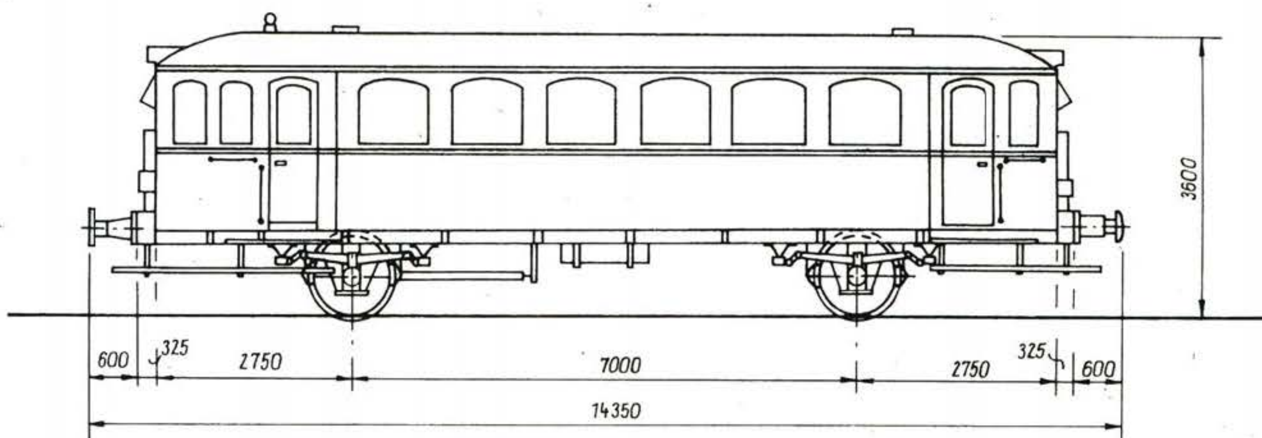
Triebwagen hatten bei der DWE Tradition

Mit der Aufzählung der Personen- und Gepäck-Postwagen sind aber die für den Reiseverkehr dienenden Fahrzeuge nicht vollständig erfaßt. Hierzu gehörten auch Trieb- und Beiwagen. Die DWE zählte zu den ersten privaten Bahnen,

Tabelle 1: Personen- und Gepäck-Postwagen der DWE, einschl. VT und VB

Wagen-Nr.	Gattung	Lief.	Jahr	DR-Wagen-Nr. 1.	DR-Wagen-Nr. 2.	Ausmusterung, Bemerkungen
1	AB	Z & Ch	1894	—	—	+ 2. 9. 32 (Salonwagen
2	BC	Z & Ch	1894	—	—	+ 2. 9. 32
3	BC	Z & Ch	1894	—	—	+ 2. 9. 32
4	BC	Z & Ch	1894	—	—	+ bis 1932
5	BC	Z & Ch	1894	—	—	+
6	BC	Z & Ch	1894	—	—	+
7	BC	Z & Ch	1894	—	—	+ bis 1932
8	BC	Z & Ch	1894	—	—	+ bis 1932
9	BC	Z & Ch	1895	—	—	+ bis 1932
10	BC	Z & Ch	1895	—	—	+ bis 1932
11	BC	Z & Ch	1895	—	—	+
12	C	Z & Ch	1895	—	—	+
13	C	Z & Ch	1895	—	—	+
14	C	Z & Ch	1895	—	—	+
15	BC3i	WFD	1910	39533	310-668	
16	BC3i	WFD	1910	39534	...-...	
17	Ci	...	1919	98869	...-...	
18	Ci	...	1919	98870	...-...	
19	Ci	...	1927	—	—	+ etwa 1945
19	Ci	...	1922	.....	310-833	etwa 1945 übernommen
20	BCi	...	....	98765	...-...	1939 gebraucht gekauft
22	Ci	...	....	.....	...-...	1941 gebraucht gekauft
21	PwPost	WFD	1912	117766	...-...	
22	PwPost	Z & Ch	1894	—	—	ex Nr. 16; + 5. 8. 32
23	PwPost	Z & Ch	1894	—	—	ex Nr. 17; + bis 36
24	PwPost	...	1936	.....	...-...	
41	VT-BC	WFD	1924	135 503		
42	VB-BC	WFD	1924	—	2	ab 1949 bis DR Bdw
43	VB	WFD	1927	39564	310-825	
44	VB	WFD	1927	98792	...-...	
45	VB-CPw	WFD	1927	99357	...-...	
46	VT-CPw	...	1932	98793	...-...	1941 gebraucht gekauft
47	VT-C4i	...	1942	79524	...-...	1945 gebraucht übernommen
48	VT	...	1942	79525	210-206	1945 gebraucht übernommen

Legende: Z & Ch ≙ Zypern & Charlier
WFD ≙ Waggonfabrik Dessau, heute VEB Waggonbau Dessau



die für den Reiseverkehr einen Triebwagenzug, bestehend aus VT und VB, einsetzte. 1924 lieferte die Waggonfabrik Dessau ihren ersten Verbrennungsmotor-Triebwagen überhaupt mit einem dazugehörigen Beiwagen an die DWE (Nr. 41 und 42) aus. 1925 wurden die beiden Wagen in Betrieb genommen und zuerst für mehrere Meß- und Versuchsfahrten, dann für Vorführfahrten und schließlich im regulären Reiseverkehr eingesetzt. Der VT erhielt einen NAG-Benzolmotor mit einer Leistung von 75 PS und mechanische Kraftübertragung der Bauart NAG. Der gleichzeitig in betrieb genommene VB entsprach baulich völlig dem VT, lediglich Motor, Getriebe und die dazugehörigen Einrichtungen fehlten. Es war nämlich vorgesehen, diesen VB unter der Voraussetzung ebenfalls als VT herzurichten, daß sich der VT Nr. 41 bewähren sollte. Obwohl der Tw alle Erwartungen erfüllte, erfolgte dieser Umbau jedoch nicht mehr. 1927 kamen die Wagen Nr. 43 und 45 hinzu, die ebenfalls als Beiwagen für den VT-Betrieb eingesetzt werden sollten. Die Wagen 43 und 44 waren BC, der Wagen 45 ein CPw. Die Wagen 41 und 42 wurden auch zweifarbig lackiert. Allerdings konnten dem VT höchstens zwei dieser Fahrzeuge beigestellt werden. Der VT Nr. 41 wurde ab 1. Januar 1950 bei der DR als VT 135 503 bezeichnet, allerdings dann von Dessau nach Wittenberg abgezogen. Mitte der 50er Jahre erfolgte eine Modernisierung des Wagens im Raw Dessau (Dieselmotor, Fensterform u. a.). Anschließend übernahm ihn die Rbd Greifswald. Der VB Nr. 42 wurde vermutlich nach 1949 bei der DR als Bahndienstwagen verwendet, während die Wagen Nr. 43 bis 45 danach dem Reisezugwagenpark zugeordnet worden sind.
Die Beschaffung eines neuen vierachsigen VT zerschlug sich durch den Beginn des zweiten Weltkrieges. Jedoch kaufte die DWE 1941 einen zweiachsigen VT, der über einen 150-PS-Maybach-Dieselmotor verfügte. Der 1932 gebaute Triebwagen soll von einer Nebenbahn aus dem Raum Hamburg übernommen worden sein. Dieser VT konnte wegen Treibstoffmangel nur als Personenwagen Nr. 46 verwendet werden und erscheint auch ab 1. Januar 1950 bei der DR im Reisezugwagenpark. Demnach war die Maschinenanlage bis dahin ausgebaut. Ähnlich erging es zwei vierachsigen Verbrennungsmotor-Triebwagen, die wahrscheinlich als sogenannte Rückführfahrzeuge 1945 als Personenwagen mit den Nr. 47 und 48 in den DWE-Bestand aufgenommen und ebenfalls im Personenwagenpark der DR geführt wurden. Dem Aussehen eines nur bekannten Wagens nach, müßte es sich um einen von den „Deutschen Werken Kiel" gebauten VT gehandelt haben. Mehr war auch über diese Wagen nicht zu erfahren.

Was macht die Erforschung der Wagengeschichte so schwer?

Der Autor war bemüht, die Reisezugwagen der ehemaligen DWE aufzulisten. Ist schon eine derartige Aufstellung über die Lokomotiven oft fehlerbehaftet (auch im Umzeichnungsplan der DR von 1949 ist bei den DWE-Lokomotiven ein Fehler enthalten), desto schwieriger ist dies bei den Reisezuwagen. Die Geschäftsräume der DWE wurden im März 1945 zerstört und die DWE-Akten vernichtet. Außerdem lagen Wagen meist außerhalb des Interesses.
Autor und Redaktion danken Herrn Fritz Hager (†), Dresden, und den Mitarbeitern der Staatsarchive Magdeburg und Oranienbaum und der Betriebsarchive in den Reichsbahndirektionen Halle und Magdeburg für die gewährte Unterstützung.
Für ergänzende Hinweise ist der Autor jederzeit dankbar!

Tabelle 2: Daten der Reisezugwagen der DWE

Wagen-Nr.	LüP mm	Achsstand mm	Plätze 1.	2.	3.	zus.	Masse 1) t
1	·	·	12	12	—	24	8,10
2—4	·	·	—	8	20	28	8,34
5—8	·	·	—	—	28	28	8,00
9—11	·	·	—	16	12	28	8,36
12—14	·	·	—	—	28	28	8,00
15—16	14800	8500	—	16	46	62	20,22
17—18	·	·	—	—	·	·	17,40
19^I	·	·	—	—	·	·	19,20
19^II	·	·	—	—	·	·	·
20	·	·	—	·	·	·	12,42
20^II	·	·	—	—	·	·	8,40
21	10200	4500	Lademasse	4000 kg		·	12,63
22^I—23	·	2900	Lademasse	10000 kg		·	7,87
24	·	·	Lademasse	·		·	10,15

1) Angaben abgerundet und in den Gruppen gemittelt

Tabelle 3: Technische Daten des VT der DWE

Betriebsnummer	—	bei DWE 41		bei DR 135 503
Gattung	—	BC-VT		BvT
Lieferer des Wagens	—		Waggonfabrik Dessau	
Lieferer des Motors	—	NAG		Johannisthal
Lieferer des Getriebes	—		NAG	
Liefer-/Umbaujahr	—	1924		= 1955
V_{max}	km/h	...		75
Länge über Puffer	mm		14 350	
Achsstand	mm		7 000	
Laufkreisdurchmesser	mm		940	
Zahl der Sitzplätze		60		50
Zahl der Stehplätze		20		20
Dienstmasse unbesetzt	kg	18 300		20 300
Motor:				
Zahl, Bauart		1 Vergaser		1 SM 4—10
Masse	kg	850		1200
Zyl.-Zahl	—	6		4
Zyl.-Durchm.	mm	120		150
Kolbenhub	mm	...		180
Leistung	PS	75		90
Drehzahl	min^{-1}	...		1000
Getriebe: Bauart			NAG	
Zahl der Stufen	—		4	
Art d. Steur. d. Motors	—		mit Seilzügen	
d. Getriebes	—		mit Seilzügen	
Art der Kraftübertragung	—		mechanisch	
Brennstoffart	—	Benzol		Diesel
Wendegetriebe: Bauart			NAG	
Achsantrieb: Bauart	—		Kardanwelle	
Achsanordnung	—		1A	
größte Breite des Wagens	mm		3 100	

Wir stellen vor: **Erfurter Blätter**

Vielleicht ist bei Ihnen, liebe Leser, nach dem Studium des Beitrages „100 Jahre Eisenbahndirektion in Erfurt" das Interesse geweckt worden, mehr über die thüringsche Eisenbahngeschichte zu erfahren.
Seit etwa zwei Jahren sind rührige Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner der Kommission Öffentlichkeitsarbeit des BV Erfurt und der DMV-AG 4/1 dabei, die Erfurter Blätter herauszugeben. Meist sind Streckenjubiläen heutiger Magistralen oder auch verträumter Nebenbahnen Anlaß, in sehr sorgfältig erarbeiteten Artikeln Genaueres über die wechselvolle Geschichte dieser Strecken zu erfahren. Und darin sind nicht nur historische Daten erfaßt, sondern auch jene Fakten, die die damalige gesellschaftliche Entwicklung rund um die Eisenbahn charakterisierten. Meist ergänzen Skizzen von Bahnhofsanlagen und besonders interessanter Fahrzeuge die einzelnen Abhandlungen. Der Eisenbahnhistoriker kommt auf seine Kosten, und für den Modelleisenbahner sind es gleichzeitig unersetzliche Anregungen für die Nachgestaltung auf der Heimanlage. Außerordentlich wertvoll ist das Heft 6/80, in dem das 100jährige Bestehen der einst schmalspurigen Feldabahn gebührend gewürdigt wird. 100 Jahre Sangerhausen—Erfurt: Hinter diesem Jubiläum verbergen sich ebenfalls einmalige geschichtliche Fakten, die zeigen, daß die Geschichte einer Hauptstrecke genauso interessant, wenn nicht noch interessanter sein kann, als die einer Neben- bzw. Schmalspurbahn. Dieser Beitrag erschien im Heft 3/81. Diese Ausgabe ließ nun auch die Herzen der Modelleisenbahner höher schlagen, da sie Bauanleitungen für ausgefallene Objekte, wie einem Bahnmeisterwagen oder Signalzeichnungen der KPEV enthält. Genauso aufschlußreich sind die Hefte 5 und 6/81, in denen einmal die Nebenbahn Ilmenau—Gehren und zum anderen die Weimar-Rastenberger Eisenbahn, jene legendäre Schmalspurbahn, die noch 1943 durch den Bau einer regelspurigen Anschlußbahn zum KZ Buchenwald für Häftlingstransporte eine menschenunwürdige Aufgabe erhielt, behandelt werden.
Der Vertrieb der „EB" erfolgt allerdings nur grundsätzlich an DMV-Mitglieder bzw. Arbeitsgemeinschaften.
Bezugsmöglichkeiten können von den AG beim BV Erfurt erfragt werden.

Ma.

---

52 6373 verschrottet

Bw Wustermark
Zu unseren Mitteilungen im Heft 4/82 auf S. 117 über den Einsatz der BR 52.8 sei ergänzt, daß das Bw Wustermark wieder Loks der BR 52 einsetzt. Es handelt sich z. Z. um folgende Maschinen:
52 1662, 52 2751, 52 8021, 52 8042, 52 8075, 52 8086, 52 8089 und 52 8129.
Die Zuglok 52 6373 des DMV-Sonderzuges Oranienburg—Karow am 9. Mai 1981 wurde Ende 1981 zerlegt.
Dampflokbespannte Güterzüge verkehren von Wustermark vornehmlich in Richtung Hennigsdorf und Seddin.
In Ketzin (siehe ME 10/81, S. 318) ist die Lok 50 3702 als Heiz- und Rangierlok beheimatet. **Er.**

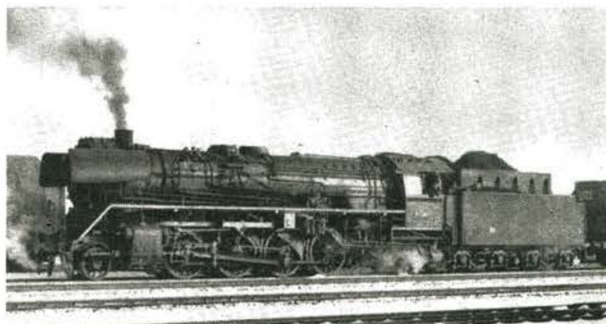
BW Oebisfelde
Dieses Bw setzt nach wie vor Loks der BR 41 ein. Es handelt sich um die Maschinen 41 1055, 41 1079, 41 1137, 41 1144, 41 1185 und 41 1231. So werden zum größten Teil die Züge 18 330, 6450, 6448 und 64510 mit diesen Loks bespannt. **Ra./Ha.**

Bw Falkenberg
Auch das Bw Falkenberg setzt weiterhin Loks der BR 52 ein. Außer den im Heft 4/82 genannten Maschinen kommen noch folgende Triebfahrzeuge zum Einsatz: 52 8120, 52 8146, 52 8174 (ex Bw Röblingen), 52 5287, 52 5448, 52 5660 und 52 5679. Hier einige Richtzeiten von Güterzügen für den Bahnhof Falkenberg (Elster): 7.30 Uhr Ausfahrt in Richtung Jüterbog; 9.30 Uhr Ausfahrt in Richtung Torgau; 13.30 Uhr Ankunft aus Richtung Lutherstadt Wittenberg; 16.00 Uhr Ankunft aus Richtung Jüterbog; 16.45 Uhr Abfahrt in Richtung Lutherstadt Wittenberg.
Darüber hinaus ist meist eine 52er zwischen dem oberen und unteren Bahnhof für Rangieraufgaben eingesetzt. Ferner verkehren zwischen Torgau und Eilenburg täglich mehrere Güterzüge (z. B. Eilenburg an ca. 13.30 Uhr und 14.45 Uhr) mit der BR 52. **Schf.**

Bw Wittenberge
In diesem Bw sind derzeit folgende Maschinen beheimatet: 50 3637, 50 3638 (Einsatzstelle Wittstock), 50 3624 und 50 3698 (Einsatzstelle Parchim), 50 3680, 50 3554, sowie 50 3561.
Die direkt in Wittenberge beheimateten Loks sind auf den Strecken nach Stendal/Magdeburg und nachts in Richtung Bad Kleinen eingesetzt.
Die Einsatzstelle Parchim fährt nach einem zweitägigen Umlauf: 1. Zug 12.06 Uhr ab Ludwigslust in Richtung Wittenberge, gegen 16.00 Uhr ab Wittenberge! 2. Zug 11.45 Uhr ab Ludwigslust über Karow nach Rostock, nachts zurück!
Von Wittstock fahren folgende Züge mit der BR 50.3: Wittstock ab 8.00 Uhr, Pritzwalk ab 9.15 Uhr, Perleberg ab 11.15 Uhr in Richtung Wittenberge. Von dort ab 12.00 Uhr (hinter P 15 242), Perleberg ab 14.15 Uhr (oft auch später) in Richtung Wittstock. Sämtliche Zeiten sind auch hier nur Richtzeiten. **Ra.**

Raw Dresden
Das Raw Dresden setzt seit einigen Wochen die 86 1056 für Rangieraufgaben ein. **Ja.**

Bw Saalfeld, Einsatzstelle Göschwitz
Wie bereits im Heft 4/82 angekündigt, sind die Loks der BR 44.0 ab 7. April 1982 wieder abgestellt worden. Folgende Dampfloks wurden in letzter Zeit der Einsatzstelle Göschwitz zugewiesen: 41 1130 am 5. März, 41 1180 am 1. April und 41 1273 am 5. April 1982.
Die Lok 52 8027 wurde am 6. März 1982 vom Bw Sangerhausen übernommen. In Ergänzung zu den im Heft 2/81 veröffentlichten Dampflokbespannungen ist ein Nahgüterzug hinzugekommen: 17.07 Uhr ab Saalfeld mit Aufenthalten in Rudolstadt Schwarza, Rudolstadt Gbf und Kahla, an Göschwitz 19.48 Uhr. Der P 5034 wird nur Sa und So mit einer Dampflok bespannt. **Dre.**



Die in der Einsatzstelle Göschwitz des Bw Saalfeld beheimatete Lok 41 1150 im Bahnhof Kahla am 16. Januar 1982 — *Foto: D. Hommel, Erfurt*

Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982



Auch in diesem Jahr gab es auf dem traditionsreichen Messeplatz in Leipzig eine Vielzahl interessanter Offerten aus der Schienenfahrzeugbranche.

Das Kombinat LEW Hans Beimler Hennigsdorf gab mit der neuentwickelten elektrischen Lokomotive der BR 212/243 den Ton an. Schon äußerlich machte dieses Fahrzeug mit seinem Anstrich und dem roten Band auf sich aufmerksam. Auch im Inneren hat sie Erwähnenswertes, u. a. den weiterentwickelten Thyristorsteller und Stufenwähler, die auf 930 kW Leistung verstärkten Fahrmotoren und bei den Übertragungssteuerungen die angewendeten integrierten Schaltkreise (LSL). Neu ist auch das Führerpult, bei dem sowohl in der Gestaltung als auch in der Anordnung von Instrumenten, Schalt- und Signaleinrichtungen ganz neue Wege beschritten wurden. Die BR 212/243, Traktionsleistung 3720 kW, ist zusammen mit der ebenfalls ausgestellt gewesenen Baureihe 250 der DR ein beachtenswertes und modernes Erzeugnis einer neuen Triebfahrzeuggeneration aus Hennigsdorf. Darüber wird im „Modelleisenbahner“ noch berichtet.

Neuigkeiten wurden auch aus dem Kombinat Schienenfahrzeugbau der DDR vorgestellt, wobei es nach wie vor und insbesondere darum geht, kundengerecht zu produzieren, d. h. die Exporterzeugnisse hinsichtlich ihrer Konstruktion und Ausstattung den Wünschen vieler Eisenbahnverwaltungen entsprechend herzustellen. Völlig neuentwickelt kam aus dem VEB Waggonbau Niesky ein vierachsiger Bananentransport- und Containerwagen für den Export in Plantagengebiete Mittelamerikas. Der Wagenkasten ist vom Untergestell schnell demontierbar; er kann auf der gesamten Transportkette Plantage–Hafen–Schiff–Hafen–Endverbraucher als Behälter benutzt werden.

Der französische Schienenfahrzeugverband SMTF, der während seines Messerundgangs auch vom Generalsekretär der SED und Staatsratsvorsitzenden, Erich Honecker, besucht wurde, war mit vier Exponaten aus dem Güterwagenbereich vertreten (siehe Bildbericht).

1



2



Bild 1 Elektrische Lokomotive BR 212/243, Hersteller KLEW Hennigsdorf, Traktionsleistung 3720 kW, LüP 16 640 mm, leistungselektronische Hochspannungssteuerung, V_{max} 140 km/h

Bild 2 BR 212/243 — Führerstand — linke Seite vom Führerpult, rechts Fahrschalter-Hebel, Mitte zeigt Zugfunk-Sprech-Sende- und Empfangsanlage (fest installiert), links Bedientableau mit Bedienelementen (u. a. für Luftverdichter, Trafolüfter, Achslastausgleich, Hauptschalter, Stromabnehmer, Sifa-Melder, Spurkranzschmierung)



3



Bild 3 Triebwagenzug Serie GI, Hersteller KLEW Hennigsdorf, LüP (je Doppeltriebwagen) 25 660 mm, Stundenleistung 480 kW, Sitzplätze 66, Anfahrbeschleunigung 1,15 m/s², V_{max} 70 km/h

4

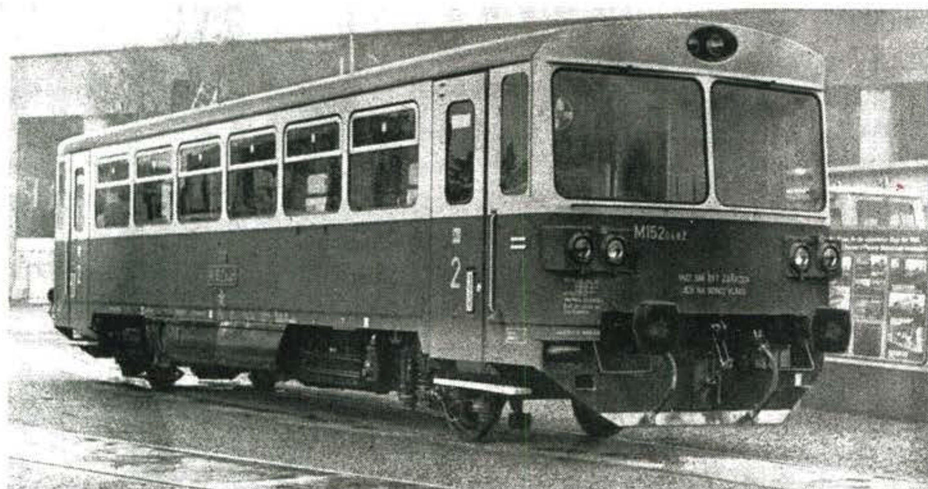


Bild 4 Zweiachsiger Leichttriebwagen, Hersteller Waggonbau Studenka (ČSSR), LüP 13 970 mm, Dieselmotorleistung 141 kW, Sitzplätze 62, Mehrfachsteuerung, V_{max} 80 km/h

Bild 5 Bananentransportwagen, Hersteller Waggonbau Niesky, nutzbare Ladelänge 12 188 mm, Laderaum 63 m³, Eigenmasse 14,9 t, Spurweite 914 mm, V_{max} (Konstruktionsgeschwindigkeit) 80 km/h

5



6



7

Bild 6 Drehgestell-Behälterwagen, Hersteller ARBEL (Frankreich), LüP 16 724 mm, Laderaum/Fassungsvermögen 75,5 m³, Eigenmasse 22 t, besonderes Entladesystem, V_{max} 100 km/h



Bild 7 Container-Tragwagen, Aussteller SMTF, LüP 20 640 mm, Ladefläche 47,2 m², Drehzapfenabstand 15 600 mm, Eigenmasse 22 t, V_{max} 120 km/h, verladen waren zwei Flüssigkeits-Container (24 000 l und 16 800 l) für unterschiedliche Produkte

Text und Fotos: G. Köhler

Messenotizen aus dem Petershof

Ein absoluter Renner war auf der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse der neue Triebwagen VT 137 067 der DR in der Nenngröße H0 vom VEB PIKO in Sonneberg. Das entsprechend dem Vorbild exakt nachgestaltete Modell ist mit einem Drehgestellantrieb ausgerüstet. Dadurch läuft der Triebwagen sehr ruhig und ermöglicht auch ein störungsfreies Fahren bei geringen Geschwindigkeiten.

Die neue Kupplung gestattet Lichtwechsel zwischen den Stirnseiten des Triebwagens und einem später noch vorgesehenen Steuerwagen. Zwischen den gekuppelten Stirnseiten wird sich dann die Beleuchtung automatisch ausschalten. Neben der exakt nachgebildeten Inneneinrichtung besteht die Möglichkeit, einen als Bausatz hergestellten Beleuchtungseinsatz nachzurüsten.

Der VEB Berliner TT-Bahnen stellte eine verbesserte Ausführung der BR 118.1 vor.
Statt der bisher vier Seitenfenster, verfügt dieses Fahrzeug nun gemäß dem Vorbild über zwei Seitenfenster und Lüftungsgitter. Die Farbgebung entspricht jetzt genau dem Vorbild.

Die bisher angebotenen vierachsigen Kesselwagen (Katalog-Nr. 5410 bis 5414) werden durch zwei neue Varianten ergänzt. Vorgestellt wurde erstmals dieser Wagentyp mit der Dekoration des VEB Erdölkombinates Schwedt (DR) und der vorbildgemäßen Beschriftung eines DB-Wagens mit der Ergänzung Mineralölgesellschaft „Texaco". Letzterer eignet sich besonders zur Nachbildung von Transitgüterzügen bei der DR.

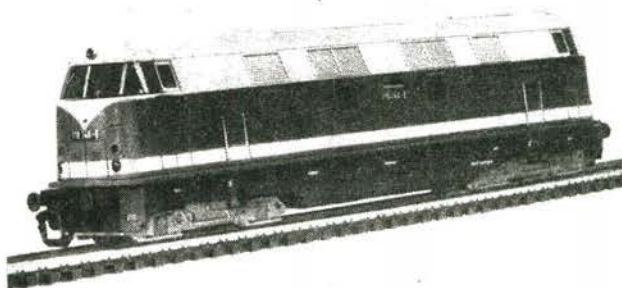
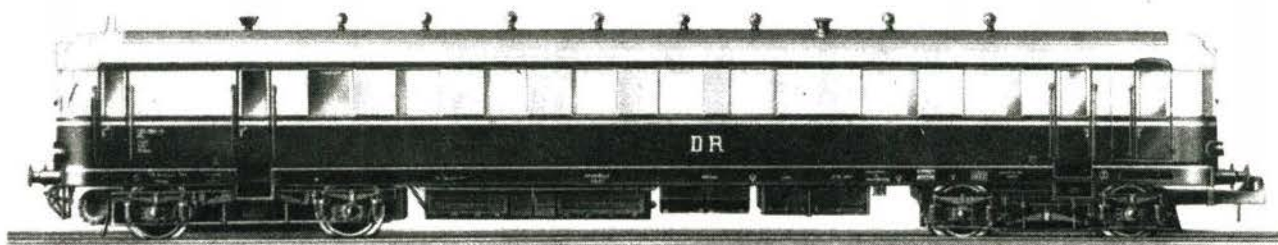


Bild 1 Die verbesserte BR 118 146 von TT

Bild 2 PIKO-Triebwagen VT 137 067 mit der EDV-gerechten Bezeichnung 185 004-1



Ein Dankeschön an die Industrie

Kürzlich hatte ich das Glück, im Handel eine 106 erwerben zu können. Das „Maschinchen" beweist wieder einmal, daß man in Zwickau nicht verlernt hat, gute Lokomotiven zu bauen und versöhnt den Modelleisenbahner auch wieder mit dem nicht ganz so gelungenen Halberstädter Speisewagen, den uns Dresden vor einiger Zeit bescherte.
Wäre es aber nun nicht einmal an der Zeit, den Frauen und Männern, die tagaus tagein in mühevoller Kleinarbeit für uns die Fahrzeuge montieren, an denen wir uns erfreuen, symbolisch einen Blumenstrauß zu überreichen? Wenn wir Modelleisenbahner auch nie zufrieden sein werden, stets nach neuen Modellen suchen, unsere Ersatzteilprobleme haben, so soll es uns nicht daran hindern, den vielen klugen Köpfen, den zahllosen fleißigen Händen an den Montagetischen und Prüfanlagen in Sonneberg, Zwickau, Dresden und Berlin ein herzliches Dankeschön zu sagen.
Zwar wird auch dort Dank und Anerkennung weder vom Konsum noch von der HO in Zahlung genommen, doch man sollte den Eisenbahnmodellbauern ruhig einmal sagen, daß sie mit der 41er und auch mit ihrem jüngsten „Kind" — der 106 — voll ins „Schwarze" getroffen haben. — Vielleicht überlegt man sich in Sonneberg, ob die Nachbildung der Pumpen an der Reko-01 nicht etwas überarbeitet werden könnte — doch wir wollen unsere Forderungen nicht übersteigern... Lassen wir das. Eventuell haben die Sonneberger schon ganz andere Gedanken auf dem Reißbrett... Gute Dinge brauchen eben ihre Zeit.
Doch zurück zu unserer 106. Mit diesem Modell haben sich die Zwickauer ein Sonderlob verdient. Mit bestechenden Fahr- und Geräuscheigenschaften, mit einer filigranen Nachbildung und echten Farbgebung haben sie ein Modell geschaffen, das sich auch auf dem internationalen Modellbahnmarkt sehen lassen kann. **Uwe Klein, Berlin**

BR 106 erhielt Goldmedaille

Am 17. März 1982 wurde die in Zwickau gefertigte H0-BR 106.0 mit einer Goldmedaille ausgezeichnet. Die Zwickauer Kollegen können darauf zurecht stolz sein. Vom ASMW der DDR wird die einmalige Detaillierung, aber auch die hervorragende Zugkraft und das Fahren relativ geringer Geschwindigkeiten besonders hervorgehoben. Diese Merkmale entsprechen dem Weltstand. Den Werktätigen des Zwickauer Zweigwerkes des VEB Plasticat Annaberg-Buchholz wurde in der langjährigen Modellbahnherstellung erstmals „Messegold" verliehen. Dafür allen an der Konstruktion und Produktion dieses Spitzenerzeugnisses beteiligten Kollegen herzlichen Glückwunsch!

Die Redaktion

ANDREAS RIEDEL (DMV), Halle (Saale)

100 Jahre Straßenbahnverkehr in Görlitz

In diesem Monat wird die Görlitzer Straßenbahn 100 Jahre alt. Obwohl wir bereits in den Heften 6/76 und 8/77 über diesen recht interessanten Betrieb berichteten, vermittelt dieser Beitrag nochmals einen Überblick über die Görlitzer Straßenbahngeschichte, wobei unser Autor gleichzeitig bemüht war, eine Aktualisierung vorzunehmen und bisher unbekannte Fakten ergänzte. Hinweise zu diesem Beitrag gab außerdem freundlicherweise Christian Beutler aus Görlitz.

Auch hier zunächst „Hafermotoren"

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Görlitz zu einem bedeutenden Industriezentrum. Wie überall wuchs auch mit ihm das Industrieproletariat zahlenmäßig stark an. Die Bedürfnisse für ein öffentliches Verkehrsmittel entstanden in Görlitz — wie überall — mit zunehmenden Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz.
Daher kam bereits 1881 ein Vertrag über den Bau einer regelspurigen Pferdebahn zustande, der zunächst eine Geltungsdauer von 40 Jahren haben sollte. Am 25. Mai 1882 wurde die erste Linie der „Pferde-Schienen-Eisenbahn" eingeweiht.
Sie verkehrte vom Nikolaigraben bis zum 2,5 km entfernten Bahnhof. Zum Einsatz kamen zunächst 10 einfache Wagen für je 14 Personen. Nach der Errichtung weiterer Streckenabschnitte, wozu auch die bekannte 1,6 km lange Ringbahn gehörte, betrug die Gesamtlänge des Streckennetzes bis zum Beginn der Elektrifizierung 11,3 km.
1889 wurden in Görlitz erstmals auch Pferdeomnibusse zur Landeskrone eingesetzt, die dann aber mit dem Anschluß an das Straßenbahnnetz wieder entfielen.

Elektrifizierung und Umbau auf Meterspur

Im Jahre 1897 begann die Elektrifizierung der Pferdeeisenbahn Görlitz, nachdem die AEG am 1. Oktober 1896 diese Aufgabe übernommen hatte. Kurioserweise wurde die Bahn gleichzeitig auf 1000 mm-Spurweite umgespurt, eine damals in Deutschland unübliche Verfahrensweise. Deshalb konnte die Elektrifizierung auch erst 1902 abgeschlossen werden. Das Depot der Pferdebahn entsprach größenmäßig nicht mehr den Erfordernissen. Deshalb wurde um 1900 in der Zittauer Straße der heute noch vorhandene Betriebshof gebaut. Den elektrischen Betrieb bewältigten zunächst 30 von Christoph & Unmack gebaute Motorwagen. Als Beiwagen kamen einige umgespurte Pferdebahnwagen zum Einsatz. Bis 1910 gelangten weitere 12 Triebwagen aus Bromberg (heute: Bydgoszcz, VR Polen) und von der ehemaligen Hoerder Kreisbahn, von denen sechs Wagen zu Beiwagen umgebaut wurden, nach Görlitz.
Bis zum ersten Weltkrieg wurden weitere Streckenabschnitte eröffnet, unter ihnen auch die heute noch befahrene Linie zur Landeskrone (Pfingsten 1899) und zum Krankenhaus am 20. Dezember 1907.

Entwicklung bis 1945

Erster Weltkrieg und Inflation brachten eine Reduzierung des Straßenbahnbetriebes mit sich. Ende der 20er Jahre wurde schließlich die Görlitzer Straßenbahn von der Lokalbahn- und Kraftwerke-AG übernommen. Erst nach Überwindung der Wirtschaftskrise begann man mit der Verjüngung des Wagenparks. Zunächst wurden 16 neue WUMAG-Motorwagen in Betrieb genommen. Bis 1938 konnten dadurch 20 ältere Wagen ausgemustert werden. Teilweise fanden die Aufbauten als Gartenlauben Verwendung. Neben der Verlängerung des Netzes bis Moys (heute VR Polen) und Weinhübel wurden in den 30er Jahren auch folgende Arbeiten am Gleisnetz ausgeführt:
Die Verlegung der Hauptumsteigehaltestelle vom Postplatz zum Demjani-Platz und
die Verlegung der Strecke über den bisher umfahrenen Sechsstädteplatz.

1

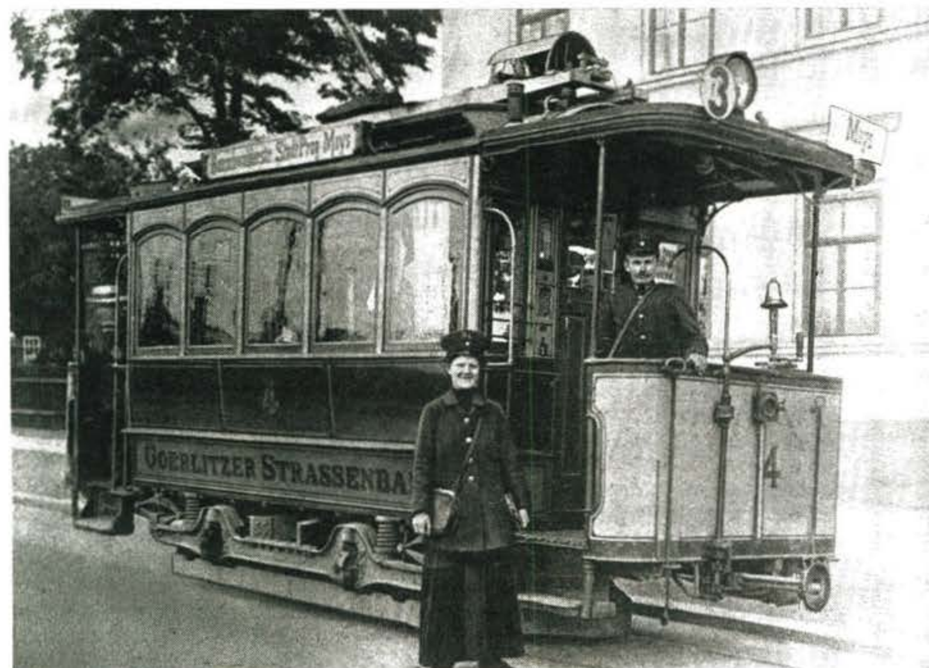


Bild 1 Triebwagen Nr. 4 aus dem Jahre 1897 auf der Linie 3 um 1914.

Bild 2 Triebwagen 29 und 11 begegnen sich 1959 auf einer der seinerzeit noch zahlreichen „Ausweichen".

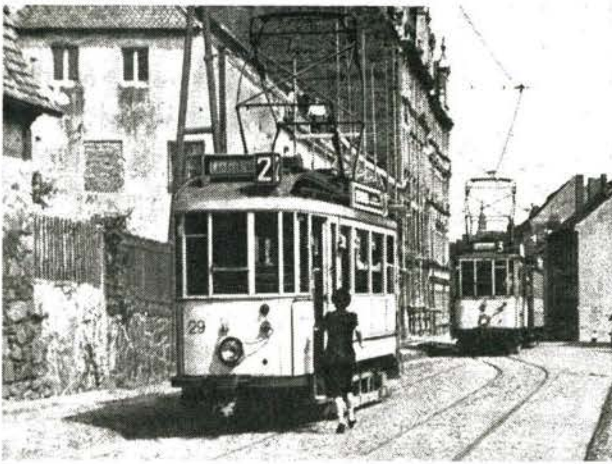
Bild 3 Dieser ehemalige Berliner Triebwagen war in Görlitz stets ein Einzelgänger. Bevor er von den Görlitzer Verkehrsbetrieben 1960 übernommen wurde, fuhr er in Zwickau.

Bild 4 Diese bis vor Einführung des OS-Betriebes typische Schaffnerszene war einst bei vielen Straßenbahnbetrieben zu sehen. Bw 42^{II}, ex Hohenstein-Ernstthal, am Bahnhof im Jahre 1961.

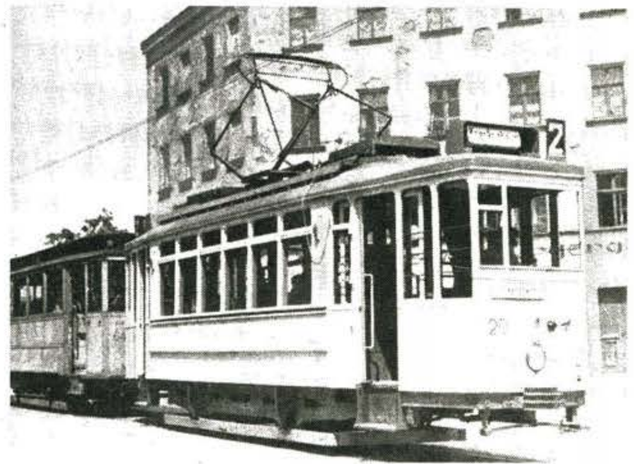
Bild 5 Gotha-Triebwagen 12^{II} mit Reko-Beiwagen 54^{III} 1980 an der Haltestelle „Platz der Befreiung".

Bild 6 Haltestelle Demianiplatz in Görlitz mit Tw 25^{III}, ex Halle, 1981

Fotos: Beschaffung Verfasser (4), Verfasser (2)



2



3

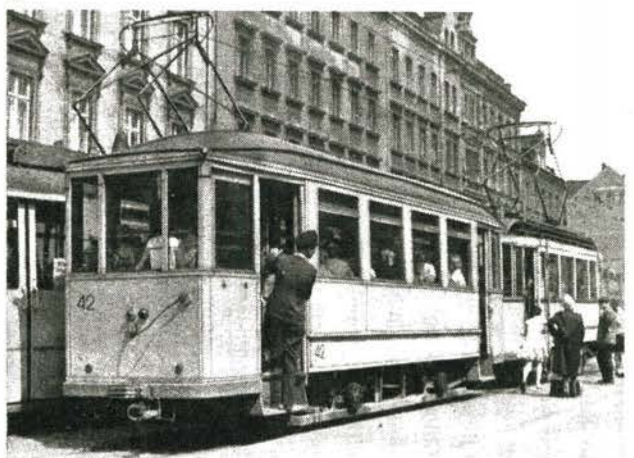
Die Auswirkungen des zweiten Weltkrieges gingen auch an der Görlitzer Straßenbahn nicht spurlos vorüber. 1945 waren die meisten Wagen, deren Instandhaltung mindestens seit 1942 völlig vernachlässigt wurde, im betriebsunfähigen Zustand.

Der Neubeginn

Am 6. Juni 1945 begannen acht Betriebsangehörige mit den Aufräumungsarbeiten. Erste und wichtigste Aufgabe war die Einrichtung eines provisorischen Betriebes. Dazu mußten Fahrleitungs- und Gleisschäden beseitigt und die Wagen notdürftig repariert werden. Die ersten Solowagen fuhren noch im selben Monat wieder im Liniendienst. Ende 1945 konnte dann der regelmäßige Betrieb mit Beiwagen aufgenommen werden. Im Februar 1946 trat ein neuer, heute noch gültiger Tarif bei der Görlitzer Straßenbahn in Kraft.
In den 50er Jahren begann die planmäßige Erneuerung einiger Streckenabschnitte, wobei teilweise altes Gleismaterial von der Meißener Straßenbahn verwendet wurde. Ende der 50er Jahre kamen erstmals eine größere Anzahl der bekannten Gothaer Einheitswagen nach Görlitz.
Zu Pfingsten 1964 stellten die Verkehrsbetriebe den Görlitzern die ersten beiden Einrichtungszüge vor. Um ihren Einsatz zu ermöglichen, wurden bis Ende 1964 am Krankenhaus und an der Landeskrone Wendevorrichtungen eingerichtet. Seit Anfang 1965 verkehren diese Züge auf der Linie 2. Im Jahre 1966 wurden Omnibus-Linien neu eingerichtet. Ziel war die Stillegung der aus damaliger Sicht unrentablen Linie 3 vom Platz der Befreiung zur Stadthalle. Bereits seit Herbst 1965 ist der Sichtkartenbetrieb durch den OS-Betrieb ersetzt.
Im April 1977 wurde der Entwerterbetrieb eingeführt. Anfang 1979 konnte die Aussonderung sämtlicher Vorkriegswagen aus dem Linienverkehr beendet werden. Damit gehören nun auch die traditionellen WUMAG-Triebwagen im Planeinsatz der Vergangenheit an. Gegenwärtig gibt es bei der Görlitzer Straßenbahn 22 Züge, von denen tagsüber je sechs auf beiden Linien verwendet werden.

Jubiläum wurde sorgfältig vorbereitet

Das 100jährige Bestehen dieses Betriebes in der Neißestadt Görlitz ist für breite Kreise der Öffentlichkeit Anlaß, es entsprechend zu würdigen.
So sorgte ein Festkomitee dafür, daß die Görlitzer in der örtlichen Presse über die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft ihrer Straßenbahn ausführlich informiert wurden. Außerdem werden Ausstellungen in den städtischen Kunstsammlungen durchgeführt und Sonderstempel herausgegeben.
Die Rekonstruktion eines WUMAG-Triebwagens für Traditionszwecke ist in Angriff genommen worden. Dieses Fahrzeug wird sich künftig mit dem bereits zur 900-Jahr-Feier weitgehend in den Originalzustand versetzten Tw 29 aus dem Jahre 1897 (ex Bromberg) ebenfalls großer Beliebtheit erfreuen.



4



5



6

Von Anfang an mit dabei



Horst Kohlberg, aktiver Modelleisenbahner und Modellbauer, ist vielen Lesern als Autor zahlreicher Veröffentlichungen bekannt.

Den heute 57jährigen und gelernten Maschinenschlosser, der jetzt als Außenmonteur für Waagen tätig ist, kennt man weit über die Grenzen seiner Heimatstadt Erfurt hinaus. Kaum waren vor nahezu 30 Jahren die ersten Hefte des „Modelleisenbahners" erschienen, konnte man seinen Namen unter Bauanleitungen lesen. Vom ersten Modellbahnwettbewerb bis heute war er immer dabei, und auch bei der Gründung unseres Verbandes vor 20 Jahren legte er seine Hände nicht in den Schoß. So, wie Horst Kohlberg damals bei den ersten Veranstaltungen aktiv war, ist er auch heute in verantwortlichen Funktionen des DMV tätig.
Wie kam dieser Modellbahnfreund zu seinem Hobby? Sein Vater war Lokführer, und es gibt heute inzwischen etwas vergilbte Fotos, die ihn an einer gerade von der Eisenbahndirektion übernommenen S 6 zeigen.
Seine erste Begegnung mit der Eisenbahn hatte er mit vier Jahren, und sie sollte ihn nicht wieder loslassen. War es zu Anfang und in den folgenden Jahren die Spielzeugeisenbahn und der Spaziergang mit dem Vater zur Eisenbahn, konnte er sich im ersten Lehrjahr mit 14 Jahren seine eigene kleine elektrische Spur 00-Eisenbahn kaufen.
Diese, seine erste Eisenbahn, ist heute nicht mehr vorhanden. Doch steht ein ähnliches Modell der damaligen Zeit liebevoll gepflegt in der Vitrine neben den vielen Selbst- und Umbaumodellen aus der eigenen Werkstatt.
Nachdem die Schrecken des Krieges überstanden waren, begann er mit 22 Jahren selbst zu bauen. Noch wurde mit primitivsten Mitteln gearbeitet, selbst die Schienen mußten aus Konservendosenblech gedrückt werden. Anfang 1949 gehörte er zu den Mitbegründern einer Arbeitsgemeinschaft bei der Reichsbahndirektion Erfurt, die unter Leitung unseres unvergessenen Freundes Willi Lemitz stand. Nun entstanden die ersten Kontakte mit Modelleisenbahnern anderer Städte und der Gedanke einer Vereinigung über eine Stadt hinaus. „Gestand man anderen sein Hobby in dieser Zeit", so erinnert sich Horst Kohlberg heute noch, „da erzielte man ein Lächeln — bewegten uns doch damals noch ganz andere Sorgen".
Aber wen es einmal richtig gepackt hatte, das wissen wir heute, den läßt die Modelleisenbahn nicht mehr los.
Als 1954 durch unsere Zeitschrift der erste Modelleisenbahnwettbewerb ausgeschrieben wurde, gehörte er dazu. Eine V 80 war sein erstes Wettbewerbsmodell. Von da ab nahm er an jedem Modellbahnwettbewerb teil. Die vielen Urkunden und Anerkennungen geben da ein beredtes Zeugnis über seine Leistungen und Erfolge.
Die Frage, ob diese Erfolge Selbstzweck sind, erübrigt sich für den, der Horst Kohlberg näher kennt. Ob einzelne Bauanleitungen im „Modelleisenbahner" oder Serien, wie z. B. die gemeinsam mit Günter Barthel veröffentlichte Anleitung zum Fahrzeugbau „Von der Übersichtszeichnung zum Modellfahrzeug", oder erschienene Titel in der kleinen „Modellbahnbücherei", alle sind das Ergebnis seines Modellbaues. Es sind weniger Rezepte nach dem Motto: man nehme, sondern sie stellen Anleitungen zum Selbstbau dar, und vermitteln auch dem Anfänger die Reihenfolge zu guten Leistungen im Modellbau.
Auf die Vielzahl der schon erschienenen Bauanleitungen angesprochen, verweist er sofort darauf, daß es alleine für ihn nicht möglich gewesen wäre, derartiges zu leisten. Erst die Zusammenarbeit mit einem guten Zeichner, hier konkret Modellbahnfreund Günter Fromm, hat es ihm möglich gemacht, seine Ideen weiterzugeben.
Diese Zusammenarbeit mit Günter Barthel und Günter Fromm geht zurück auf die Aktivitäten in der ersten Arbeitsgemeinschaft bei der Reichsbahndirektion Erfurt. Neben der Tätigkeit in dieser AG bildete sich ein kleiner Freundeskreis um ihn, der die Modellbahn ernst, aber nicht tierisch ernst nahm und auch heute noch nicht nimmt. Aus diesem Freundeskreis wurde mit der Gründung des DMV 1962 die erste Arbeitsgemeinschaft im Bezirksvorstand Erfurt, die AG 4/1 „Friedrich List", deren Vorsitzender er heute noch ist. In dieser Arbeitsgemeinschaft wird der Gedanke der Modellbahn gepflegt. Ohne eine Gemeinschaftsanlage werden hier in oft gemütlicher Runde Probleme aufgeworfen und geklärt, die dann auf den einzelnen Heimanlagen der Mitglieder ihren Niederschlag finden und selbstverständlich weitergegeben werden.
Seit 1965 arbeitet Horst Kohlberg im Bezirksvorstand Erfurt des DMV in den verschiedensten Funktionen mit. 1972 wurde er auch in die Zentrale Revisionskommission gewählt, der er noch heute angehört.
Ob im Bezirksvorstand oder beim Auftreten in Arbeitsgemeinschaften und bei Erfahrungsaustauschen, immer sind seine Meinung und Ratschläge als Mensch und Modelleisenbahner gefragt. Sein Auftreten und seine Veröffentlichungen sieht er als Versuch, jüngere zu begeistern und den Gedanken der modellmäßigen kleinen Eisenbahn zu vertiefen.
Als Mitautor der „Erfurter Blätter", begeisterter Selbst- und Umbauer von Modellen, als regelmäßiges Mitglied der Bezirksjury zum Modellbahnwettbewerb und geistiger Vater vieler Bauanleitungen braucht man ja viel Zeit. Wie ist das zu schaffen?
„Ja, Zeit für das Hobby ist da, trotz Auto und Kleingarten. Es ist eine Frage der persönlichen Einteilung. Und was besonders zu erwähnen ist, zu allem braucht man eine verständnisvolle Frau. Sie ermöglichte erst das, was geschaffen wurde und noch zu schaffen ist."
Auf seine „Zukunftpläne" angesprochen, winkt er nur kurz ab. Keine Vorschußlorbeeren und keine große Vorschau. Trotzdem wissen wir, daß neben dem jetzt veröffentlichten Bauplan der IV K zum Beispiel eine pr. P 4 — jetzige BR 36 — und mehrere Varianten von Schneepflügen in kurzer Zeit zu Bauplänen zu verarbeiten sind. Gegenwärtig baut er, und das gab ein Blick in das Modellbahnkämmerlein preis, mit Messing-Ätztechnik herzustellende Schmalspurpersonenwagen. Auch diese Versuche werden zeigen, was für den Modellbau zu verwenden ist und inwieweit sie weiteren Interessenten vermittelt werden können.

E. Kühnlenz

HORST KOHLBERG (DMV), Erfurt

Bauplan für eine Schmalspurlokomotive der BR 99^{5-6} in der Nenngröße $H0_e$

Seit einiger Zeit gibt es bekanntlich von „technomodell" in einem sehr begrenzten Umfang Modelle in der Nenngröße $H0_e$ von alten sächsischen Schmalspurwagen.
Nun fehlt aber eine dazu passende Lokomotive. Aber auch die Tatsache, daß in diesem Jahr diese Lokomotiven der Bauart Meyer 90 Jahre alt werden, soll Anlaß für diese Veröffentlichung sein.
Anhand einer Übersichtszeichnung und verschiedener Fotos baute der Verfasser für seine Anlage zwei Modelle von dieser Lokomotive.

Über das Vorbild

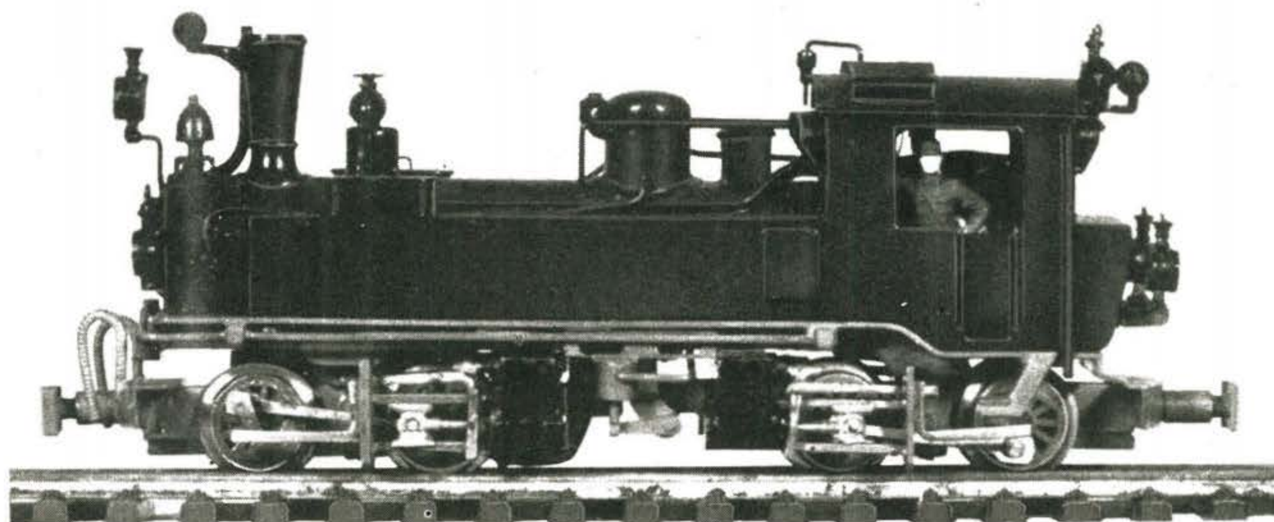
Auf den meisten Schmalspurbahnen Sachsens waren schwierige Streckenverhältnisse vorhanden. Viele Steigungen und verhältnismäßig kleine Bogenhalbmesser verlangten Lokomotiven mit großer Leistung und guter Bogenläufigkeit.
Aus diesem Grunde wurde zunächst das Klose-Triebwerk an sechs Lokomotiven der Gattung III K ausprobiert. Diese Konstruktion bewährte sich aber auf die Dauer nicht. Als Ersatz baute die Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann, im damaligen Chemnitz 1892 die ersten sieben IV K-Lokomotiven. Trotz des Gesamtradstandes von 6200 mm konnten diese Maschinen noch Gleisbögen von 40 m Radius befahren. Die Lokomotiven bewährten sich von Anfang an gut, so daß bis 1922 insgesamt 96 Lokomotiven für die sächsischen Schmalspurbahnen hergestellt wurden. Im Laufe der Jahre konnten an den Loks Verbesserungen für höhere Leistungen vorgenommen werden, wozu auch die Rekonstruktion einiger Maschinen in den 60er Jahren durch die DR gehörte. Noch heute kann man auf einigen Schmalspurstrecken diese schönen Maschinen, im Volksmund vielerorts auch „Dackel" genannt, im Einsatz sehen.

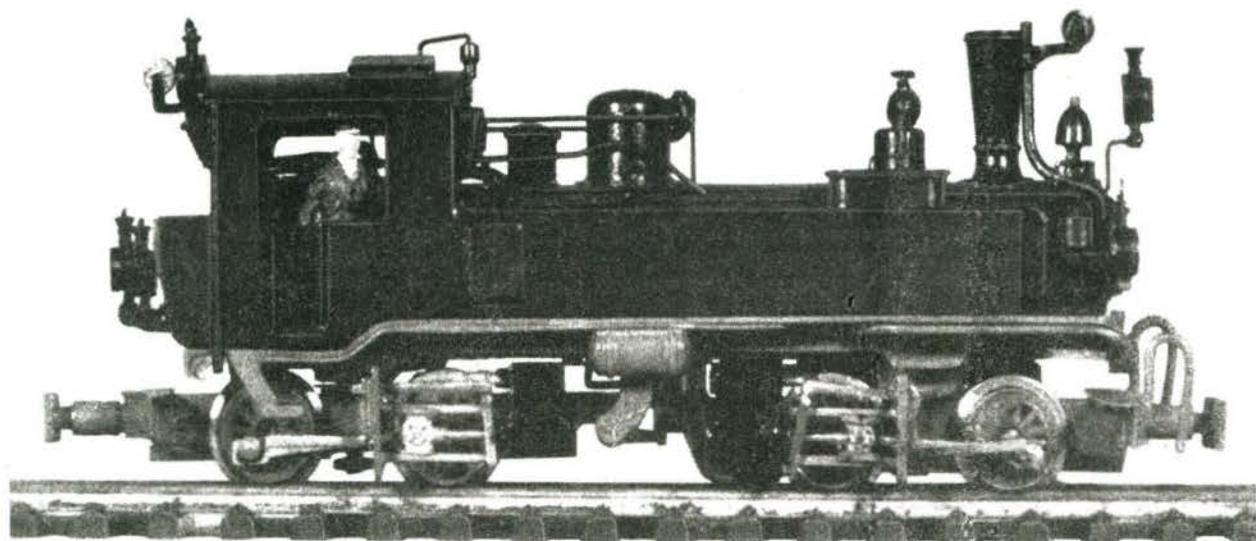
Anregungen zum Nachbau

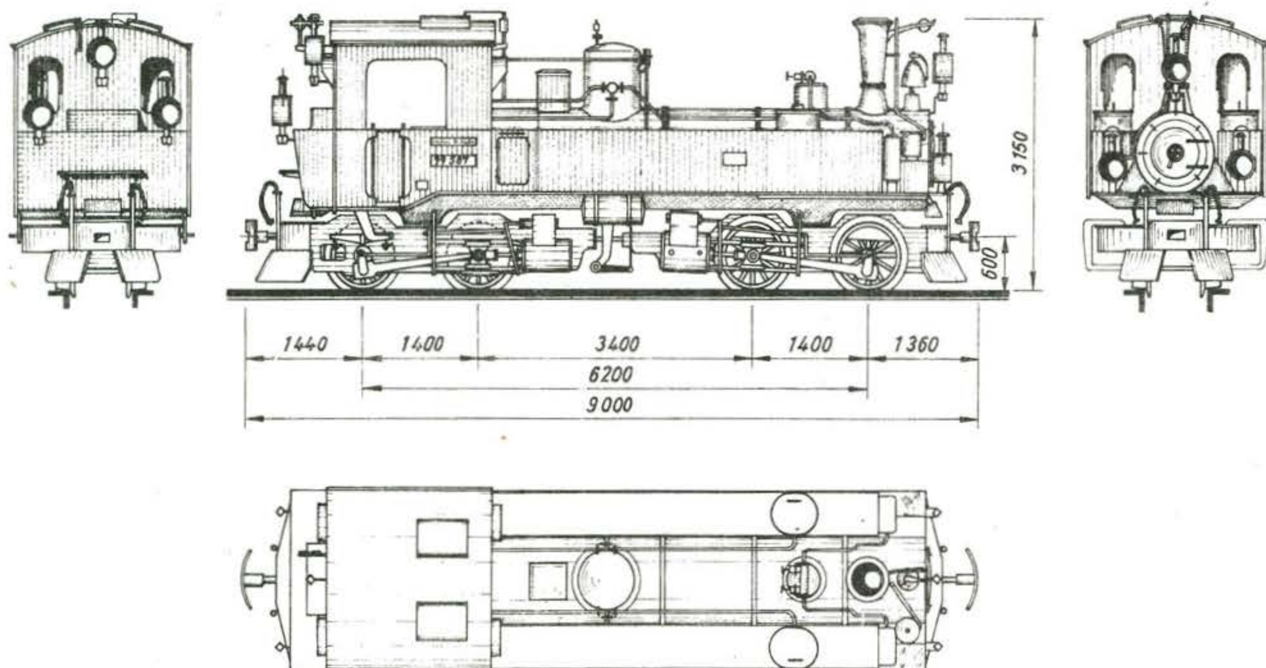
Bauen wir uns also ein Modell und setzen dieser Lok auf unserer Anlage ein Denkmal!
Die Zeichnung zeigt eine nicht rekonstruierte Lok. Erkenntlich ist dies am alten Schornstein, dem Dampfdom und den Petroleum-Lampen.
Für unser Modell muß so gut wie alles selbst gebaut bzw. angefertigt werden. Für einen Anfänger ist daher dieser Nachbau weniger geeignet. An Fertigteilen können nur die in der Stückliste angegebenen Teile verwendet werden. Für den Rahmen und das Gehäuse verwenden wir zweckmäßigerweise 0,5 mm bzw. 1 mm dickes, hartes Messingblech. Der hier vorgestellte Antrieb soll als Vorschlag dienen. Er kann natürlich nach eigenem Ermessen gefertigt werden. Jedoch ist es nicht einfach, ihn aufgrund des geringen Platzes unterzubringen. Zuerst wird mit der Rahmen- und der Bodenblechherstellung begonnen. Für Motor und Antrieb müssen im Bodenblech entsprechende Ausschnitte vorgesehen werden. Das vordere Drehgestell nimmt den Antrieb auf. Man sollte versuchen, das Drehgestell so massiv wie möglich herzustellen, um eine höhere Reibungsmasse zu erreichen. Das hintere Außenrahmen-Drehgestell läuft leer. Die Anfertigung der Steuerung ist allerdings mit einem größeren Aufwand verbunden. Die Herstellung einer kompletten Steuerung ist außerordentlich kompliziert. Man kann die Steuerung aber auch etwas vereinfachen. Außer Kuppel- und Treibstange sind die anderen Teile nicht beweglich. Das fällt aber kaum auf. Von der Modellbahn-Industrie ist dieses Problem auch schon auf diese Art gelöst worden.
Alle Steuerungsteile sind am besten aus 0,5 mm dickem Neusilberblech zu fertigen. Der Kreuzkopf hat eine doppelte Gleitbahn-Führung. Günstig ist es, den Zylinderblock mit den Gleitbahnen und Gleitbahn-Halteblechen als eine Einheit auszubilden. Die Befestigung sollte dann zweckmäßigerweise mit einer Schraube am Drehgestell-Rahmen vorgenommen werden.
Die Stromabnahme erfolgt über ganz dünne Schleiffedern vom leer laufenden Außenrahmendrehgestell.

N-Motor hat sich bewährt

Als Motor wurde ein PIKO-N-Motor verwendet. Die Kraft wird durch eine Spiralfeder auf das Zahnrad-Schneckengetriebe übertragen. Die leicht geneigte Lage vom Ritzel — Teil 7 — ergibt sich durch die Motorbefestigung. Der Motor kann mit Cenusil eingeklebt werden.
Der im Führerhaus befindliche Motor wird vom „Lokperso-





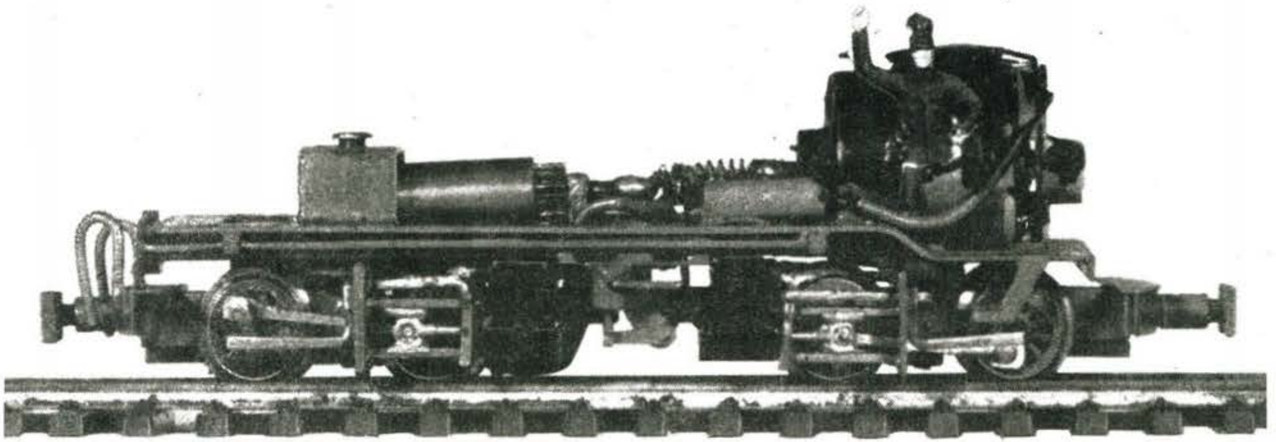


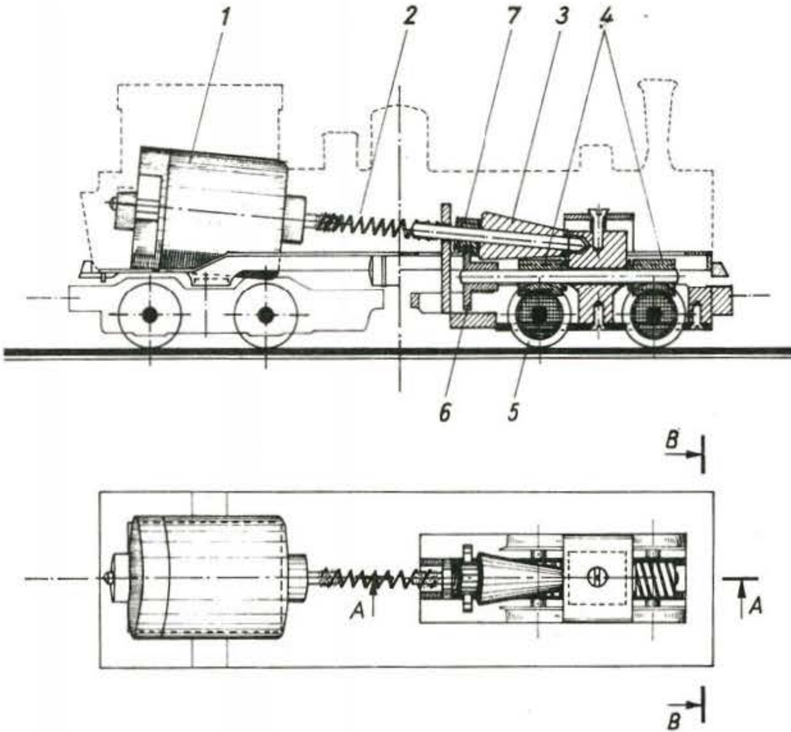
nal“ verdeckt. Auf die Ritzel-Achse wurde ein passend gedrehtes Stück Messing-Rundmaterial befestigt, um einmal Reibungsmasse und zum anderen eine kleine Schwungmasse zu erhalten. Dieses Verfahren hat sich sehr bewährt. Die TT-Radsätze (Teil 5) müssen auf 9 mm umgespurt, die Räder von den Achsen abgezogen und letztere auf jeder Seite um 1,5 mm gekürzt werden. Dann sind die Räder wieder aufzuziehen, wobei man die Achsenden eventuell wieder aufrauhen muß, damit ein fester Radsitz gewährleistet ist. Das Oberteil sollte gleich so gefertigt werden, daß es bequem über Motor und Antrieb paßt. Mit vier kleinen Schrauben werden Ober- und Unterteil befestigt.
Die Lackierung erfolgt mattschwarz.
Es sei noch darauf hingewiesen, daß bei diesem Modell die vordere Lokomotiv-Hälfte mit Blei ausgefüllt werden muß, um die erforderliche Reibungsmasse zu erreichen. Beim vorgestellten Modell wurden deshalb etwa ab Lokmitte alle Teile so massiv wie möglich angefertigt. Das auf den Fotos gezeigte Modell hat noch keine Beschriftung. Bleibt nur übrig, viel Freude beim Bau dieser schönen Lok zu wünschen!

In eigener Sache

Wir bitten unsere Leser bei Einsendung von Briefen, Manuskripten und Fotos die genaue Anschrift gut lesbar sowie vorhandene Bankverbindungen anzugeben.
Manuskripte sollten nach Möglichkeit in doppelter Ausfertigung eingesandt werden.

Die Redaktion





1 PIKO-N-Motor 2032
2 Drahtspirale
3 Schwungmasse (Messing)
4 Schneckengetriebe TT
5 Radsätze TT (BR 92)
6 Zahnrad TT
7 Ritzel TT

Fotos: G. Sauerbrey, Erfurt
Zeichnungen: G. Fromm, Erfurt
(Maßstab 1:87)

HARTMUT STANGE (DMV), Dresden

Wo diese Lokomotiven noch heute zu finden sind

Noch heute sind 13 Lokomotiven der früheren sächsischen Gattung IV K bei der Deutschen Reichsbahn vorhanden. Sie verkehren auf den Schmalspurbahnen Wolkenstein—Jöhstadt und Oschatz—Kemmlitz. Die 99 539 steht als Traditionslok für Sonderfahrten auf der Strecke Radebeul Ost—Radeburg zur Verfügung. Sämtliche im Einsatz befindlichen Maschinen wurden in den Jahren von 1962 bis 1967 rekonstruiert und erhielten neue Kessel, teilweise sogar neue Rahmen.
Folgende Übersicht enthält alle betriebsfähigen Loks der BR 99.5-6:

DR-Nr. (ab 1970)	frühere Bez. vor Übernahme durch die Reichsbahn	Fabrik-Nr.	Baujahr	Jahr der Rekonstruktion	Stationierung (Einsatzstelle)
99 1539	132	2381	1899	1963	Radebeul Ost
99 1542	135	2384	1899	1962	Mügeln
99 1561	151	3214	1909	1967	Jöhstadt
99 1562	152	3215	1909	1964	Mügeln
99 1564	154	3217	1909	1964	Mügeln
99 1566	156	3320	1909	1965	Mügeln
99 1568	158	3450	1910	1964	Jöhstadt
99 1574	164	3556	1912	1964	Mügeln
99 1582	171	3593	1912	1965	Jöhstadt
99 1584	173	3595	1912	1964	Mügeln
99 1585	175	3597	1912	1964	Jöhstadt
99 1586	176	3606	1913	1965	Mügeln
99 1606	196	3907	1916	1965	Jöhstadt
99 1608	198	4521	1922	1964	Mügeln

90 Jahre versehen nun schon IV K-Lokomotiven zuverlässig ihren Dienst auf den Schmalspurbahnen. Übrigens ist die 99 542 die älteste planmäßig in Betrieb befindliche Dampflok der DR auf 750 mm-Spur!

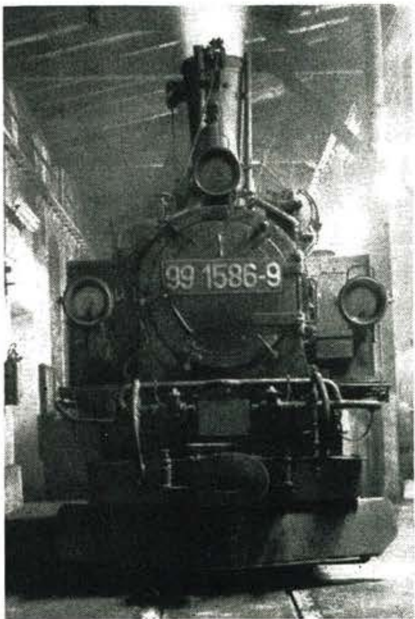
Inzwischen wurden aber auch einige der ausgemusterten Loks dieser BR als Denkmäler bzw. für Museumszwecke aufgestellt. Dabei handelt es sich um nebenstehende Maschinen.

Die Lok 99 516 ist somit der älteste noch erhaltene Vertreter dieser Baureihe.

Ehemalige DR-Nr. (bis 1970)	frühere Bez. vor Übernahme durch die Reichsbahn	Fabrik-Nr.	Baujahr	Standort	Bemerkungen
99 516	108	1779	1892	Rothenkirchen	Reko
99 534	127	2275	1898	Geyer	Reko
99 535	128	2276	1898	Verkehrsmuseum	
99 555	145	3208	1908	Söllmnitz	Reko
99 579	169	3561	1912	Rittersgrün	
99 581	170	3592	1912	Kirchberg	z. Z. nicht zugänglich
99 590	180	3670	1913	ab 1983 Oschatz	Reko



1



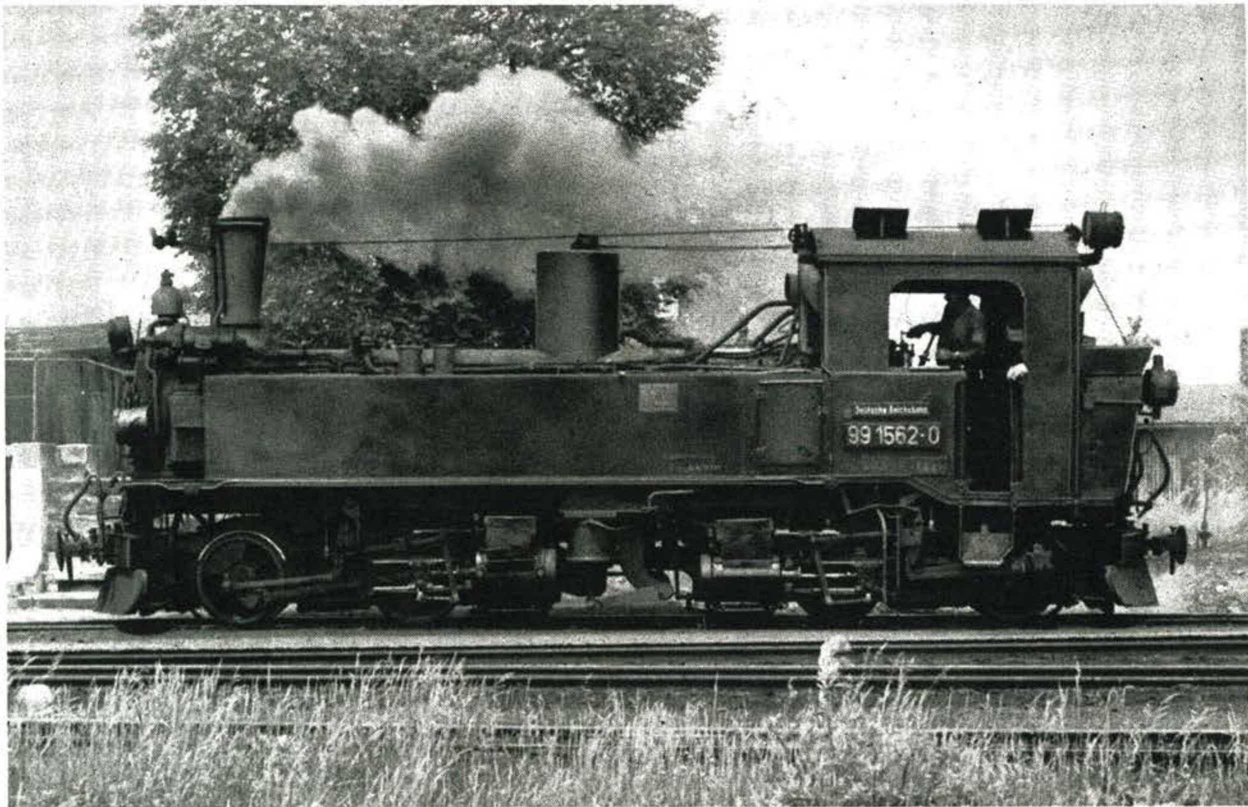
2

Bild 1 Lokparade vor dem Lokschuppen in Mügeln während der Mittagspause (5. Juni 1981).

Bild 2 Betriebsschluß für die 99 1586. Diese Aufnahme der nächtlichen Atmosphäre entstand im Mügelner Lokschuppen (4. Januar 1981).

Bild 3 Lok 99 1562 in Mügeln. Deutlich erkennbar ist das vordere Niederdruckdrehgestell mit Innenrahmen und das hintere Hochdruckdrehgestell mit Außenrahmen (5. Juni 1981).

Fotos: Verfasser



3

Fortsetzung von Seite 132

schmälern, waren sie doch eine gut fließende Quelle, aus der auch die wachsenden Rüstungsausgaben getilgt wurden. Dennoch wirkte sich die preußische Eisenbahnpolitik auf das Wirtschaftsleben Thüringens insgesamt positiv aus. Die Zugleistungen wurden vermehrt, der Zuglauf beschleunigt, und auch im Nebennetz blieben kaum Wünsche offen.

Die Entwicklung der ED bzw. RBD Erfurt von 1914 bis 1945

In den ersten Weltkrieg gingen die acht bestehenden deutschen Staatseisenbahnen mit hoher Leistungskraft, ausreichendem Fahrzeugpark und gut ausgebildetem Personal. In Vorbereitung der von Preußen betriebenen Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen waren wichtige gesetzliche Regelungen für das Reichsgebiet in Kraft getreten, vor allem eine Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO), eine Signalordnung (ESO) und eine Verkehrsordnung (EVO). Einheitliche Tarife wurden eingeführt, und die Gründung des Deutschen Staatswagenverbandes war Grundlage freizügiger Wagenverwendung. Organisatorische Maßnahmen wie Linienkommandanturen und Kriegs-Betriebsleitungen waren bedeutsam für eine hohe Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen an der Front und in der Heimat. 400 000 Beschäftigte waren im Feldeisenbahnwesen eingesetzt, dessen Chef Gröner einmal äußerte: „Dieser Krieg ist nicht nur ein Krieg der Kanonen, sondern auch der Lokomotiven". Archivmaterialien beweisen, daß in der Heimat vielfach Frauen und Kriegsgefangene an die Stelle der im Felde stehenden Eisenbahner traten. Unter unerträglichen Arbeitsbedingungen wurden sie zu hohen Leistungen gezwungen. An Reisen war kaum noch zu denken. Deshalb befahl General Ludendorff im Januar 1917, den Urlauberverkehr zugunsten des Rüstungsverkehrs einzustellen und den Personenverkehr in der Heimat auf das Äußerste einzuschränken.
Während des ersten Weltkrieges stagnierte auch die Bautätigkeit. So wurden im KED-Bezirk Erfurt 1914 nur noch 74 km begonnener Nebenbahnbauten der KPEV fertiggestellt, 1916 kam noch eine 29 km lange Privatbahnstrecke hinzu. Auch der 1915 begonnene Neubau des Empfangsgebäudes Weimar wurde 1917 unterbrochen.
Im Herbst 1919 war die Kohlennot so groß, daß der Reiseverkehr fast gänzlich eingestellt werden mußte. Erst 1920 wurden Beschränkungen nach und nach wieder aufgehoben. Entsprechend Artikel 171 der Weimarer Verfassung wurde nach Vertragsabschlüssen aus den 8 bestehenden Ländereisenbahnen 1920 die Reichsbahn gegründet, deren Struktur eine vorläufige Verwaltungsordnung regelte. Ab Juli 1922 wurde die Bezeichnung „Reichsbahndirektion" eingeführt. Im Zusammenhang mit dem Dawes-Plan wurde 1924 das Betriebsrecht an den Reichseisenbahnen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) übertragen. Die DRG stand unter ausländischer Kontrolle und mußte Reparationsleistungen erbringen. Als die größten Kriegsschäden an Anlagen und Fahrzeugen beseitigt waren, vollzog sich in den nachfolgenden zwei Jahrzehnten bei der DRG ein beachtlicher technischer Aufschwung. Der verbrauchte Oberbau der wichtigsten Hauptstrecken, zunächst Weißenfels—Gerstungen und Großheringen—Probstzella, wurde durch den höher belastbaren Reichsbahn-Oberbau mit Schienen der Form S 49 ersetzt. Dabei wurden bereits Stopfmaschinen, Kräne und andere Technik eingesetzt. Im 1929 eröffneten Oberbauwerk Neudietendorf wurden altbrauchbare Oberbaustoffe aufgearbeitet und vorgehalten. Infolge der 1922 erlassenen neuen Berechnungsgrundlagen für stählerne Eisenbahnbrücken wurden 1924 bis 1932 über 160 Brücken verstärkt oder durch massivere Überbauten ersetzt. Das Streckennetz der RBD hatte in diesen Jahren eine Ausdehnung von rund 1960 km, von denen rund 48 % auf Haupt- und 52 % auf Nebenbahnen entfielen. Stellwerke und Signalanlagen wurden verbessert und 1925 Versuche für eine automatische Zugbeeinflussung fortgeführt. Die optische Zugbeeinflussung (Opti) wurde längere Zeit auf der Strecke Saalfeld—Probstzella erprobt. Man entschied sich aber für die induktive Zugbeeinflussung (Indusi), die dann auf vielen Hauptstrecken des RBD-Bezirks eingebaut wurde. 1923 war auf dem Güterbahnhof Erfurt als ersten Rangierbahnhof Deutschlands eine Funkanlage zur Übermittlung von Rangiersignalen an die Rangierlokomotiven installiert. Als nach 1920 die Einheits-Lokomotiven entwickelt wurden, kamen schon 1925 die ersten Lok der BR 01 und 02 zur praktischen Erprobung in das Bw Erfurt P, das später bekanntlich zur Hochburg der BR 01 wurde.
Als 1933 die reaktionären Kreise des Finanzkapitals und der Schwerindustrie Hitler und seine Partei an die Macht brachten, wurde auch die DRG den verbrecherischen Zielen dieses Regimes untergeordnet. Im Zuge der „Arbeitsbeschaffung" wurde 1935/36 die Lütschetalsperre (1 Mio m^3) unterhalb Oberhofs erbaut und das Wasser in einer 39 km langen Rohrleitung über Arnstadt, Neudietendorf u. a. nach Erfurt als Lokspeisewasser geleitet. Als letzter großer Neubau vor dem Krieg entstand 1939/40 das Empfangsgebäude in Gehlberg. Die Elektrifizierung erreichte auch Ende der 30er Jahre den RBD-Bezirk. 1939/40 wurde auf der Strecke Weißenfels—Großheringen—Saalfeld—Probstzella als Teil der großen Nord-Süd-Verbindung, der „Achse Berlin—Rom", der elektrische Betrieb eingeführt. Ab 1937 verkehrten auch Schnelltriebwagen auf den Strecken Berlin—Frankfurt/M. und Berlin—Saalfeld—München und berührten dabei den RBD-Bezirk Erfurt. Mit Ausbruch des faschistischen Krieges wurden Tausende Eisenbahner als sogenannte blaue oder graue Eisenbahner in den eroberten Gebieten eingesetzt. Viele von ihnen kehrten nicht zurück...
Ab 1943 sind durch Bombenangriffe auch Eisenbahnanlagen des RBD-Bezirks beschädigt und zerstört worden, so zum Beispiel auf den Bahnhöfen Weimar, Gera, Gotha, Neudietendorf, Saalfeld, Triptis und Gerstungen. Auch der damals noch zur RBD Kassel gehörende Bahnhof Nordhausen und das RAW Gotha wurden stark zerstört.
So hinterließ die faschistische Gewaltherrschaft nach ihrer Zerschlagung im Mai 1945 auch im RBD-Bezirk Erfurt schwere Zerstörungen. Beispielsweise waren fast 100 Brükken, über 500 Lokomotiven, Hunderte Reisezug- und fast 2000 Güterwagen zerstört oder stark beschädigt.

Die Rbd Erfurt bis heute

Mit Befehl Nr. 8 der SMAD vom 11. August 1945 wurde angeordnet, den Eisenbahnbetrieb in der damaligen sowjetischen Besatzungszone ab 1. September 1945 den deutschen Eisenbahnern zu übertragen. Damit gingen erstmals in der deutschen Geschichte die Eisenbahnen in das Eigentum des Volkes über. Mit Gründung der DDR wurde auch im Oktober 1945 die Organisationsstruktur verändert. Die DR entwickelte sich zu einem sozialistischen Transportbetrieb. So auch die Rbd Erfurt. Das Territorium dieser Rbd hatte sich nach der Spaltung Deutschlands im nördlichen Bereich um die Strecke (Halle)—Sangerhausen—Nordhausen—Arenshausen und anschließender Nebenbahnen und im Raum Gera nach Osten bis vor Gößnitz um über 410 km erweitert. Dafür gingen die Bahnen im Coburger Raum (rd. 176 km), der jetzt zur BRD gehört, an die DB über. Im Rbd-Bezirk existierten nach 1945 etwa 305 km Privatbahnstrekken, von denen die DR ab 1. April 1949 noch rund 260 km übernahm. Durch die Grenzziehung und für Reparationen wurden etwa 125 km Strecken abgebaut. Im Zuge des Verkehrsträgerwechsels in den vergangenen 25 Jahren sind weitere 300 km unrentabler Nebenbahnen stillgelegt und abgebaut worden. Auf weiteren 50 km wurde der Reiseverkehr eingestellt.

Quellennachweis:

(1) Archiv und Informationszentrum der RBD Erfurt
(2) Privatarchiv Verfasser
(3) Aufzeichnungen verschiedener Eisenbahner der RBD Erfurt

Anmerkung:
Bis 1945 war die Schreibweise „RBD" üblich, danach ist „Rbd" verbindlich.

WISSEN SIE SCHON...

● daß die Verkehrsbetriebe Potsdam in der Nacht vom 4. zum 5. April 1982 den Güterverkehr auf der Straßenbahn aufgenommen haben?
Eine ehemalige Güterlore erhielt einen geschlossenen Aufbau mit je zwei Endbühnen. In den verkehrsschwachen Nachtstunden werden zwischen den Bahnhöfen Potsdam Stadt, dem Hauptpostamt und dem Hauptbahnhof Postsendungen befördert. Zunächst sollen mit diesem zuvor durch zwei LKW abgewickelten Transport Erfahrungen gesammelt werden. Die Potsdamer Straßenbahner sind bereit, diesen Betrieb weiter auszudehnen, wenn sich künftig auch andere Betriebe für diese energiegünstige Transporttechnologie entscheiden. Dazu könnten im Raw Potsdam weitere Fahrzeuge gebaut werden.
Ma.

● daß im Rostocker Überseehafen 1981 über 2680 Schiffe aus 47 Ländern abgefertigt wurden?
Das war die bisher größte Leistung auf dem nun schon 21 Jahre bestehenden Seehandelsplatz. 95% dieser Güter wurden mit der Eisenbahn abtransportiert. Waren es 1960 1,6 Millionen t Güter, so waren es 1981 bereits 10,9 Millionen t Güter. 1985 sollen vom Rostocker Überseehafen über 18 Millionen t Güter abgefahren werden.
Gegenwärtig bestehen von hier 48 fahrplanmäßige Verbindungen per Eisenbahn in alle Teile unserer Republik mit einer Kapazität von 66000 t Ladegut täglich. Dabei konnte die bisher bei etwa 1836 t liegende Gesamtlast je Güterzug weiter gesteigert werden. Schwerlastzüge in festgelegten Relationen werden auch künftig dazu beitragen, die Abfuhr zu bewältigen. Ganzzüge mit Lasten von 2800 t sind schon jetzt keine Seltenheit mehr.
Pn.

● daß in der UdSSR 34000 Anschlußbahnen mit einer Gleislänge von über 96000 km bestehen?
Über diese Anschlußbahnen werden 85% der Wagenbeladungen und 75% der Wagenentladungen der SŽD realisiert. Die rechtzeitige Entladung der bereitgestellten Waggons bereitet gegenwärtig Probleme. Die diesbezüglichen Planaufgaben konnten im Jahre 1981 nicht erfüllt werden. Im Durchschnitt wurden im vergangenen Jahr täglich 185000 Waggons weniger entladen, als es die festgelegte Entladenorm vorsah. Insgesamt wurden 1981 von den Betrieben und Organisationen auf den Anschlußbahnen über 6 Millionen Waggons nicht rechtzeitig entladen.
P.I.

● daß parallel zur Weiterführung des BAM-Baus in diesem Fünfjahrplan mit dem zweigleisigen Ausbau stark frequentierter Streckenabschnitte begonnen worden ist?
Seit Jahresbeginn verkehren auf einem 401 km langen Abschnitt der Strecke Tajschet—Lena (730 km) die Züge im zweigleisigen Betrieb. Besonders kompliziert waren die Arbeiten auf einem 10 km langen Streckenabschnitt zwischen Sjaba und Paschenny, wo ein Damm durch einen Sumpf aufgeschüttet werden mußte.
P.I.

● daß die BAM den Transportweg von den europäischen Gebieten bis zum Fernen Osten der Sowjetunion gegenüber der ersten sibirischen Magistrale, der Transsib, zum Teil beachtlich verkürzt?
Konkret sind das nach Wladiwostok bzw. Nachodka 181 km, nach Sowjetskaja Gawan 448 km, nach Sachalin, Kamtschatka und Tschuchodka sogar rund 1000 km. Im Zusammenhang mit dem neuen Fernosthafen Wostotschny leitet die BAM auch eine völlig neue Ära des Warenaustauschs mit den Ländern im nördlichen Pazifikraum und besonders für den Transitverkehr nach Europa ein. Die ostsibirischen Industriekomplexe entlang der BAM orientieren sich schon heute verstärkt auf den Export von Kohle, Kupfer und Holz. Für die Containerbrücke zwischen Japan und Westeuropa wird die BAM eine ganz spezifische Bedeutung erlangen. Im Moment befördert die Transsib jährlich etwa 100000 Container zwischen Nachodka und Leningrad. Die Entfernung von Yokohama bis Rotterdam beträgt auf diesem Wege nur 13870 km, während es — vollends per Schiff — durch den Suezkanal 21000 km und durch den Panamakanal 23200 km sind. Der Zeitgewinn macht etwa sieben bis acht Tage aus, was einer finanziellen Einsparung von annähernd 30% entspricht. Nun wird die BAM eine weitere Entfernungsverkürzung von 475 km bringen. Wostotschny wird deshalb für einen jährlichen Umschlag von 120000 bis 140000 Containern ausgebaut.
Kau.

● daß am 30. Januar 1982 auf dem 2000 km langen Abschnitt Orenburg—Kuwandyk der elektrische Zugverkehr aufgenommen und somit das erste große Investitionsobjekt der SŽD für 1982 realisiert worden ist?
Der neu elektrifizierte Streckenabschnitt stellt eine wichtige Verbindungsstrecke zwischen dem Westteil der UdSSR und Kasachstan/Mittelasien dar.
P.I.

● daß die Finnischen Staatsbahnen ein Comeback für die Dampflok planen?
Nachdem in Finnland vor einigen Jahren die Dampftraktion aufgegeben wurde, verblieben dort zunächst 250 Dampflokomotiven als Reserve. Steigende Ölpreise veranlaßten einen möglichen Wiedereinsatz von Dampflokomotiven zu prüfen. Dabei erwies sich, daß der Einsatz ökonomisch günstiger ist. Ab November 1981 werden daher im AW Kupio wieder Dampflokomotiven aufgearbeitet. Als erste wurden 2 1D Loks der Baureihe Tk 3 aufgearbeitet, ihnen folgen noch 1D'1 Universalloks der BR Trl, 2C'1 Schnellzugloks der BR Hrl und C-Tenderloks der BR Vrl. Insgesamt werden von den 250 Reserveloks 170 wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 20 Millionen Finnmark, etwa der Kaufpreis für 4 neue Diesellloks der BR DV 12 (1400 PS).
Ja.

● daß Mitte März 1982 die Tarife durch die Londoner Verkehrsbetriebe beträchtlich erhöht worden sind?
Eine Fahrt mit den zum Stadtbild der britischen Hauptstadt gehörenden Doppelstockomnibussen kostet nun umgerechnet 90 Pfennige. Die Benutzung der U-Bahn ist nur noch für 1,80 Mark pro Person möglich. Hunderttausende Arbeiter müssen nun mindestens den doppelten Fahrpreis bezahlen. Man rechnet nun mit dem rapiden Rückgang der Beförderungsleistungen. Erste Gedanken sehen daher vor, einige U-Bahn-Stationen zu schließen, Buslinien einzuschränken und als Fazit daraus, umfangreiche Entlasungen vorzunehmen.
Ma.

● daß der von der Republik Italien verwaltete Zwergstaat San Marino auch durch eine Eisenbahn mit der Adriaküste verbunden ist?
Den Ausgangspunkt bildet die italienische Hafenstadt Rimini. Etwa zwei km hinter Coriano Cerasolo (51 m) überschreitet die Bahn die Grenze zum Territorium San Marinos; der erste Bahnhof des Freistaates ist Dogano. Von nun an hat die Trasse den Charakter einer echten Gebirgsbahn; ausgefahrene Seitentäler, Kehrschleifen und kleine Tunnel. In diesem Bereich liegen die Stationen San Andrea, Domognano, Valdragone und Bergo Maggiore. Der Endbahnhof der „Hauptstadt“ San Marino liegt auf dem Plateau des Monte Titano in 738 m Höhe.
Kau.

● daß der Bahnbau im ostasiatischen Raum sogar schon im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts einsetzte?
1870 wurde die erste japanische Eisenbahnverbindung von Tokyo nach Yokohama dem Verkehr übergeben, 1876 die erste chinesische Strecke (17 km) von Shanghai nach Wusung. Letztere ist allerdings ein Jahr darauf aus religiösen Gründen von der damaligen Regierung wieder abgerissen worden! Ab 1880 wurden die ersten größeren Bauvorhaben ernsthaft in Angriff genommen, die Konzessionen aber nur an englische und französisch-belgische Finanzgruppen vergeben. Der Schwerpunkt des Bahnnetzes in China lag anfangs im Norden, Gebiete, wo größere Wasserstraßen nicht existierten. 1891 ging auch Japan zum Staatsbahnsystem über. Die erste Eisenbahn Koreas ist genau zur Jahrhundertwende in Betrieb genommen worden. Es war die Strecke von Seoul nach Chemulpo. Die chinesische regelspurige Shangtung-Bahn wurde in den Jahren 1899 bis 1904 gebaut. Mit einer Länge von 394 km und einer 39 km langen Zweigbahn war sie zu der Zeit die weiteste Bahnverbindung Chinas. Die Konzession erhielt das Deutsche Kaiserreich. Während des russisch-japanischen Krieges vollendete man unter anderem, auch aus strategischen und Nachschubgründen, die große koreanische Längsbahn.
Kau.

Lokfoto des Monats

Preußische S 2, Bauart „Erfurt“ (Seite 151)

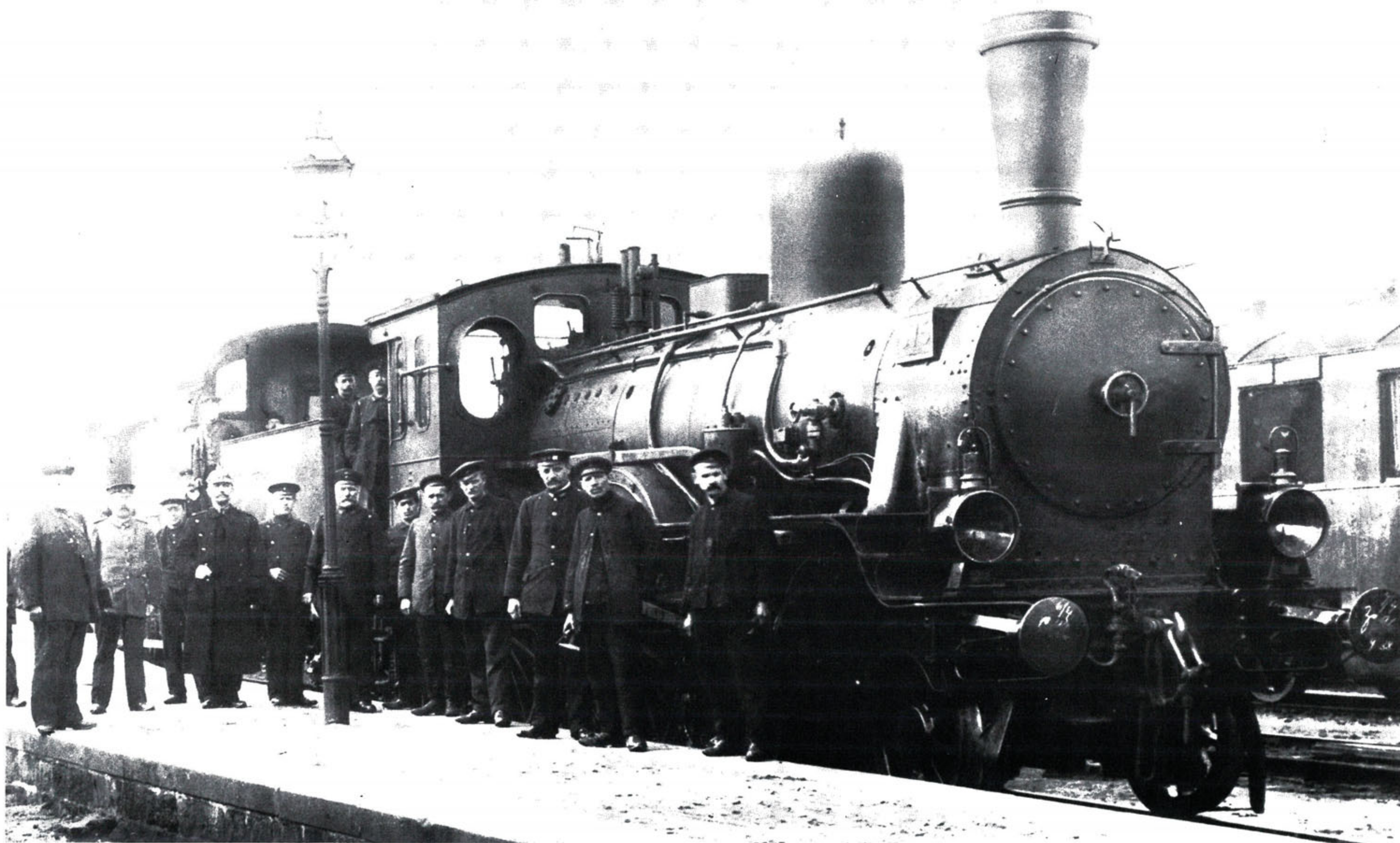
Das 135. Jubiläum der Eisenbahn in und um Erfurt ist Anlaß, in dieser Ausgabe eine preußische S 2 vorzustellen. Henschel baute 1890 erstmals eine 2'Bn2v-Schnellzuglokomotive, die bei der KPEV mit der Bezeichnung S 2 in den Lokpark übernommen wurde. Diesem als „hannoversche Bauart“ bezeichneten Maschinentyp folgten kurze Zeit später ähnliche Lokomotiven mit etwas größeren Kesseln. Um Betriebserfahrungen sammeln zu können, gab die KPEV Erfurt Zwillings- und Verbundmaschinen in Auftrag.
Die Lokomotiven verfügten über eine innenliegende Tricksteuerung mit gekreuzten Exentrern. Während die „hannoversche Bauart“ mit unter Schwanenhalsträgern liegenden Drehgestellen ausgerüstet wurden, erhielten die Loks der Bauart „Erfurt“ Drehgestelle amerikanischer Konstruktion.
Im harten Betriebseinsatz zeigte sich aber, daß die hannoverschen Loks der Gattung S 2 wirtschaftlicher waren und weitaus geringere Aufwendungen in der Unterhaltung erforderten.
Die auf dem Foto zu sehende S 2 wurde 1892 von Henschel mit der Fabrik-Nr. 3661 an die KED Erfurt ausgeliefert. Dort mit der Betriebsnummer 448 in Betrieb, setzte man sie bereits 1895 nach Halle um. Hier erhielt die Lok erst 1901 die Bezeichnung „375 Halle“. 1905 bekam die Maschine abermals eine neue Nummer. Sie verblieb nun mit der Nr. 126 weiterhin bei der KED Halle. Weitere Angaben über diese Maschine sind nicht vorhanden. Bekannt ist lediglich, daß noch in den Jahren 1906 und 1907 26 dieser Loks in Verbundmaschinen umgebaut wurden.

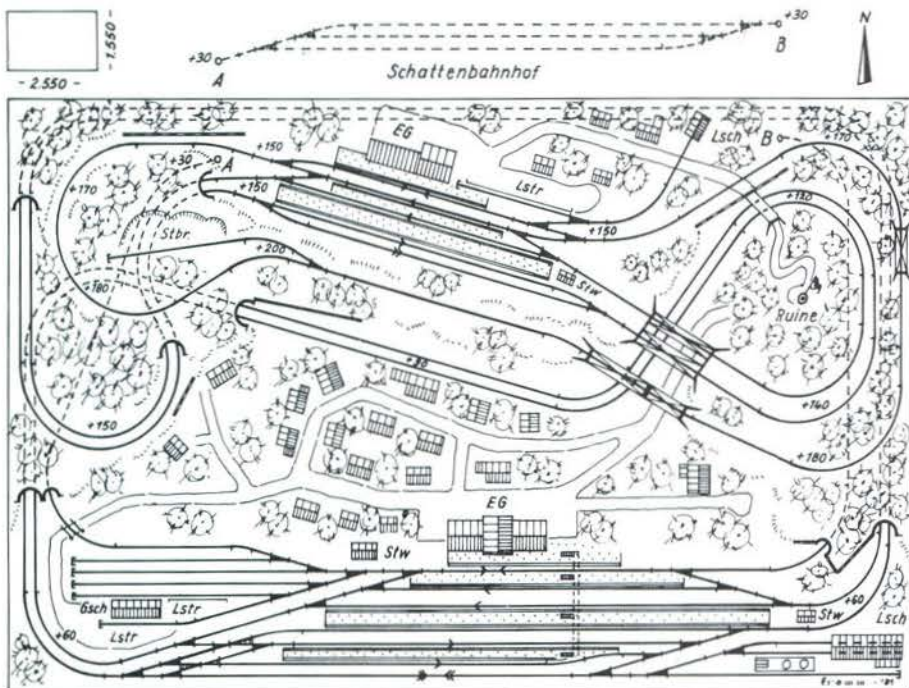
Technische Daten (vor Umbau):

Dampfüberdruck	12 kp/cm²
Rostfläche	2,3 m²
Gesamtheizfläche	125 m²
Zylinderdurchmesser	430 mm
Kolbenhub	600 mm
Treibraddurchmesser	1980 mm
Dienstmasse	48,7 t

Ma.

Lok 374 Halle (pr. S 2) auf dem 1874 eröffneten Eilenburger Bahnhof in Leipzig im Jahre 1904 — *Repro: H. Peters, Leipzig*





Von Klingenberg-Colmnitz nach Buchheide

Diese 2,55 m × 1,55 m große Anlage der Nenngröße N ist aus Platzgründen hochklappbar.
Das kastenförmige und mit handelsüblichen Klingelknöpfen ausgerüstete Schaltpult wurde mit einem Blindgleisbild versehen.
Obwohl das TT-Empfangsgebäude „Klingenberg-Colmnitz" nicht auf eine N-Anlage paßt, wurde dieser Kompromiß in Kauf genommen.
Das Motiv beinhaltet eine zweigleisige Hauptbahn mit einer eingleisigen Nebenbahn im Mittelgebirge. Die Anlage ist in vier Etagen erbaut und steigt von + 30 mm auf + 200 mm. Bei vollem Betrieb können maximal 10 Züge mit Blockbetrieb gefahren werden. 37 Weichen, 2 Kreuzungen und ca. 40 Meter Gleis wurden verbaut. Hinzu kommen noch 25 Relais, 11 Formsignale und 5 Tageslichtsignale. Ein Teil des Geländes ist fertiggestellt. Später ist vorgesehen, die Anlage mit einem Foliendeckel auszurüsten, damit sie während der Betriebsruhe im abgestellten Zustand nicht einstaubt.

Lothar Lenzer, Leipzig



NORBERT SCHMIDT (DMV), Berlin

Ein außergewöhnlicher Tauschmarkt

Mit der Produktionseinstellung der letzten großen Nenngröße 0 Ende der 50er Jahre in der DDR hatte sich auch die Auffassung durchgesetzt, daß die Zeit der großen Maßstäbe nun abgelaufen sei. Viele bis dahin stolze Besitzer einer großen Modelleisenbahn trennten sich von ihren Anlagen und folgten der deutlichen Entwicklung zu immer kleineren Maßstäben.
Nun gab es aber auch noch Modelleisenbahner und Liebhaber, die sich von den mühevoll gebastelten Modellen oder von dem Blechspielzeug ihrer Jugendzeit nicht trennen wollten. Schwerwiegenden oder gar geringschätzigen Urteilen trotzend, begann für sie eine Zeit des reichen und preiswerten Angebotes. Bis dahin wohlbehütetes Eisenbahnmaterial wurde von den „Umsteigern" zumeist billig abgegeben oder gar verschenkt.
Jedoch ein gutes Jahrzehnt später zeichneten sich zwei Entwicklungstendenzen ab, die eine vorerst bescheidene Renaissance der großen Nenngrößen ankündigten. Zum einen gewannen die alten Blechspielbahnen durch ihr zunehmendes Alter ständig an antiquarischem Wert, und zum anderen wuchs bei einem Teil der sich rasch vergrößernden Zahl von Grundstücksbesitzern der Wunsch, das Vorbild der großen Eisenbahn im Garten fahren zu lassen.
Nach wenigen Jahren waren die Möglichkeiten, noch etwas im großen Maßstab zu kaufen, nahezu erschöpft. Annoncen in der Fach- und Tagespresse brachten immer weniger Erfolg, jedoch ließen sie die Interessenten näher zusammenrücken. Fast schon zwangsläufig entwickelte sich der Wunsch zum organisierten Treffen. Hier fehlte nur noch die zielgerichtete Initiative, verbunden mit den materiellen Möglichkeiten.
Sie fand sich in der DMV-AG 6/34 Wittenberg. Freund Günter Stoye griff den Gedanken auf und konnte die Leitung der Piesteritzer Goethe-Oberschule dafür begeistern, die Aula für einen Tauschmarkt speziell für die Freunde der großen Nenngrößen zur Verfügung zu stellen. Adressen aller bekannten Interessenten wurden gesammelt und Einladungen verschickt, die Räume entsprechend der Teilnehmerzusagen gestaltet.
Am 28. Februar 1976 war es dann soweit: Koffer und Kisten wurden von den aus allen Teilen der Republik angereisten Teilnehmern in die Aula geschleppt.
Ihr Inhalt ließ das Herz aller Liebhaber der alten und großen Spurweiten höher schlagen. Fahrzeuge, die schon legendären Ruf genossen, standen neben buntbedruckten Serienerzeugnissen und ausgefallenen Einzelmodellen. Nicht immer war nur das Tauschmotiv maßgebend, sondern gelegentlich auch der Stolz des Liebhabers, ein solches Fahrzeug überhaupt zu besitzen.
So fand am 6. März 1982 das nunmehr 7. Treffen der Modelleisenbahnfreunde der großen Nenngrößen statt. Versammlungsstätte ist jetzt nicht mehr die Aula der Goethe-Oberschule, sondern das Kulturhaus „Wilhelm Pieck" in Wittenberg-Piesteritz mit seinen weitaus besseren Möglichkeiten. Eine aufgeschlossene Klubhausleitung sorgt für den äußeren Rahmen.
Gastgeber und Veranstalter Günter Stoye mit seinen AG-Freunden hatten alle Hände voll zu tun.
Ausgebuchte Tische und eine ständig wachsende Zahl von Besuchern, die die Fülle oft beängstigend werden lassen, beweisen die Beliebtheit dieses Treffens.
Schon am Eingang umgibt den Gast das unverwechselbare Fluidum einer DMV-Veranstaltung: liebevoll aufgestellte Requisiten des großen Vorbildes, eine Schrankenanlage am Eingang und gleichsam zur kleinen Einführung, die AG-eigenen Modellbahnanlagen von gestern und heute.
Das Angebot ist unverändert bunt, und die „Stammgäste" verbindet eine fast familiäre Atmosphäre. Erfahrungsaustausch, Hilfe bei der Beschaffung von Ersatz- und Kleinteilen, Vorstellen von Modellen und nicht zuletzt die Freude an der Vielzahl gezeigter Exponate gehören neben dem Tausch zum Hauptanliegen dieses Treffens. Doch hierin liegen auch zugleich Grenzen einer solchen Veranstaltung. Antiquarisches zu erwerben fällt schwer, denn bei dem Wettlauf zwischen Modelleisenbahnliebhabern und professionellen Antiquitätenaufkauf ist der Geldbeutel eines Durchschnittsbürgers auf der Strecke geblieben; so daß für denjenigen, der einen neuen Start auf großer Spur beginnen will, das beschränkte Kleinserienangebot der Firma technomodell (siehe ‚Modelleisenbahner' 3/80) oder der Selbstbau einzige Alternative bleibt. Hier aber sind viele Wünsche offen und es gehört ebenfalls zum Anliegen der Initiatoren, mit dem Treffen Gleichgesinnter den wachsenden Bedarf auch für die großen Nenngrößen zu verdeutlichen.

Doch unabhängig von all diesen Hoffnungen und Erwartungen für die Zukunft bleibt der Dank an alle Aktiven, die bisher und hoffentlich auch weiterhin dieses Forum einer Minderheit unter den Modelleisenbahnfreunden ermöglichen.





Bild 1 Modelleisenbahn-Anlage von gestern — ein Blick auf die AG-eigene Anlage in der Nenngröße 0 im Foyer

Bild 2 Dicht umlagert waren die unersetzlichen Stücke aus vergangenen Zeiten.

Fotos: Verfasser

Unser Leser Lothar Nickel aus Berlin schrieb uns:
„Es gibt in der Welt der H0-Modellbahnen die erfreuliche Erscheinung, daß insbesondere die Fahrzeuge, aber auch Gebäude und sonstiges Zubehör immer weiter verfeinert und in ihrem Äußeren den Vorbildern noch besser angeglichen werden. Die „kalte Dusche" kommt aber unweigerlich, wenn man beabsichtigt, seine Anlage mit Formsignalen auszustatten. Für den Modelleisenbahner ist das Angebot bestenfalls Spielzeug, denn als Modelle kann man die Erzeugnisse beim heutigen Stand der Modellbahntechnik nicht bezeichnen (zumal es vor Jahren bereits ausgezeichnete Modell-Formsignale der Firma Dietzel gab).
Deshalb die Bitte an den Hersteller, das vorhandene Sortiment der Formsignale auf das Niveau der sehr guten Lichtsignale zu heben! Eine Stellungnahme hierzu wäre für die H0-Modellbahner gewiß von Interesse."

Die DMV-AG 3/7 des Verkehrsmuseums Dresden teilten uns die Termine des Traditionsstraßenbahnbetriebes auf der Kirnitzschtalbahn in Bad Schandau mit.
Am 29. Mai, 31. Mai, 12. Juni, 13. Juni, 26. Juni, 27. Juni, 10. Juli, 11. Juli, 24. Juli, 14. August, 15. August, 4. September, 5. September und 7. Oktober finden auf dieser einmaligen Straßenbahn Sonderfahrten statt. Zum Einsatz kommt der historische Wagen Nr. 9 der ehemaligen Lockwitztalbahn, zu dem im Laufe dieser Saison der historische Wagen Nr. 5 der Kirnitzschtalbahn hinzu kommen wird.
Die Fahrten finden jeweils von 11.00 bis 18.00 Uhr bei entsprechender Witterung statt, wobei die Wagen als dritter Kurs gefahren werden. Genaue Abfahrtzeiten bitten wir den Aushängen an den Haltestellen zu entnehmen. Es werden Sonderfahrscheine ausgegeben.

Im Heft 1/82 informierten wir unsere Leser über die Erprobung einer neuen Farbgebung am Beispiel 242 035. Dazu teilt uns die Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn im Ministerium für Verkehrswesen mit:
„Seit 1972 gibt es neue Grundsätze zur Farbgestaltung der Triebfahrzeuge. Die neue Farbgestaltung hatte das Ziel, mit Einführung des Polyurethanlackes die Qualität der Lackierung und das Aussehen der Triebfahrzeuge wirkungsvoller zu gestalten, aber auch eine bessere Erkennbarkeit im Betriebsdienst zu erreichen. Als Grundsatz wurde festgelegt:

Stirn- und Seitenwände	bordeaux TGL 21 196-0775
Erkennungsstreifen (in Höhe der Spitzenlampen umlaufend)	cremeweiß TGL 21 196-0200

Nach diesen Festlegungen erfolgte die Farbgebung der Triebfahrzeuge. Entgegen den Darstellungen des Lesers M. Imm ist der Außenanstrich (bordeaux) nicht verändert. Der umlaufende Streifen in der Höhe der Spitzenlampen dient zur besseren Erkennbarkeit und ist nicht direkt als Zierstreifen zu betrachten.
Auf Grundlage eines Neuerervorschlages von Mitarbeitern des Raw ‚Otto Grotewohl' in Dessau wurde in Zusammenarbeit mit der Hochschule für industrielle Formgestaltung und einigen Reichbahndienststellen entschieden, die auf dem Foto erkennbare Farbgebung künftig anzuwenden. Die in Ihrer Zeitschrift veröffentlichte Farbvariante diente nur als Muster zur Entscheidungsfindung."

Herr Günter Wriedt aus Short Street (Kanada) läßt uns wissen:
„Mit Spannung warte ich immer auf die nächste Ausgabe Ihrer Zeitschrift. Die interessanten Berichte über die Eisenbahn und des Nahverkehrs in der DDR sowie anderer Länder sind sehr informativ und gefallen mir sehr gut. Ich möchte mich dafür bei Ihnen ganz herzlich bedanken."

Inzwischen erreichten uns auch zahlreiche Leserzuschriften zu der Neugestaltung unserer Zeitschrift ab Juli 1982.
So schrieb uns Bernd Klinger aus Karl-Marx-Stadt:
„Bisher war ich immer mit der inhaltlichen Gestaltung sehr zufrieden. Die Vielfalt auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, des Nahverkehrs und der Modelleisenbahn sollte beibehalten werden. Ich freue mich schon auf die neue Gestaltung der Zeitschrift. Was ich mir im Modellbahnteil mehr wünsche, sind Informationen über unsere Modellbahnindustrie."

Roland Pansch aus Jöhstadt teilte uns u. a. mit:
„Sie behandeln im ‚modelleisenbahner' viele Themen. Mein Hauptinteresse ist die Modellbahn, der Modellbau und die Dampflokgeschichte. Gefragt sind sicherlich auch Beiträge über die großen Nenngrößen wie 0 und I. Durch den Farbdruck auf den Kunstdruckseiten wird die Zeitschrift künftig noch interessanter. Mit Spannung erwarte ich die Juli-Ausgabe."

Unteroffiziersschüler Marco Möbius aus Berlin schrieb uns:
„Mit Interesse habe ich das Vorhaben zur Kenntnis genommen, die Zeitschrift ab Juli neu zu gestalten. Für mich als ‚Lokstatistiker' sind die Dampflokeinsätze von besonderer Bedeutung. Ich wünsche mir auch künftig darüber Kurzinformationen."

Das sind nur einige der vielen Meinungsäußerungen, die uns in den letzten Tagen nicht nur auf dem Postwege, sondern auch fernmündlich erreichten. Alle Gedanken, Ideen und Hinweise werden von der Redaktion sorgfältig ausgewertet und bei der weiteren Gestaltung unserer Zeitschrift berücksichtigt. Wir bedanken uns bei allen Lesern, die uns ihre Meinung darüber zukommen ließen.



Foto: Archiv

Auslieferung der Zeitschrift

Täglich erreichen uns Leserzuschriften mit der Bitte, beim Postzeitungsvertrieb dafür Sorge zu tragen, daß einerseits die Zeitschrift pünktlich vom Postzeitungsvertrieb ausgeliefert wird und zum anderen zu veranlassen, daß die Etikettierung auf der Rückseite ordnungsgemäß auf dem dafür oberhalb des Fotos vorgesehenen Platz erfolgen soll.
Beides fällt in die Kompetenz des Postzeitungsvertriebes. Unsere zuständige Abteilung Absatz hat alle diesbezüglichen Anfragen dem zuständigen Postzeitungsvertrieb zugeleitet.
Auch wir hoffen, daß diese Unzulänglichkeiten recht bald beseitigt werden.

Die Redaktion

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 7/1981 beachten!

Bezirksvorstand Magdeburg

Die Technische Kommission des BV Magdeburg lädt alle Modellbauexperten und solche, die es werden wollen, zum 1. Magdeburger Erfahrungsaustausch der Eisenbahn-Modellbauer am 6. Juni 1982 von 14 bis 18 Uhr ins Klubhaus der Eisenbahner, Magdeburg, Kulturpark Rotehorn, ein. Vom Fahrzeug- bis zum Anlagenbau sollen alle Teilgebiete behandelt werden. Wir würden uns freuen, wenn viele Eigenbau-Modelle mitgebracht werden.

Neuer Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft 7/64 in Salzwedel ist Herr Konrad Schwaner, 3560 Salzwedel, Ernst-Thälmann-Str. 99.

AG 6/43 — Dessau

Am 5. Juni 1982 von 10 bis 15 Uhr im Kulturraum des Dessauer Hauptbahnhofes Modellbahntauschmarkt.
Tischbestellungen sind zu richten an: Lutz Brieger, 4500 Dessau, Friedrich-Mentzel-Str. 68.

AG 2/35 Großräschen-Süd

(Klubhaus „Tatkraft") Vorsitzender: Horst Bergmann, 7845 Senftenberg-See, Kormoranstr. 4 (nicht wie im Heft 3 irrtüml. angegeben, Seeadlerstr. 3)

AG 5/21 — Göhren

Im Mai/Juni beginnt die Auslieferung der 2. Auflage der Dia-Serie „Rügensche Kleinbahnen" (24 Dias der derzeitig zu Putbus gehörenden Loks und Landschaftsaufnahmen der Strecke Putbus—Göhren). Preis mit Dia-Tasche: 15,— M. Bestellungen an AG 5/21, 2345 Göhren/Rügen, FH „Ernst-Thälmann". Zusendung erfolgt per Nachnahme.

Im Jahre 1983 wird anläßlich des Jubiläums „100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen" eine 2. Serie mit Aufnahmen der Strecken Altefähr—Putbus und Bergen—Altenkirchen erscheinen.

Nachruf

Am 13. März 1982 verschied nach langer schwerer Krankheit das Ehrenmitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Fritz Hager

im Alter von 75 Jahren.

Wir verlieren mit ihm einen Freund, der mit großer Aktivität, Umsicht und persönlichem Engagement als langjähriger Sekretär des Bezirksvorstandes Dresden am Aufbau unseres Verbandes maßgeblich mitgearbeitet hat. In seinem Wirken hat er sich besonders um eine enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn bemüht und durch seinen Beitrag zur Erhaltung von Sachzeugen aus der Geschichte der sächsischen Schmalspurbahnen bleibende Verdienste erworben.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Modellbahn-Wettbewerb 1982

Alle Modelleisenbahner der DDR (Mitglieder und Nichtmitglieder), die sich am Modellbahn-Wettbewerb 1982 beteiligen wollen, nehmen mit ihren Modellen an den jeweiligen Bezirkswettbewerben teil. Der Einsendetermin hierfür ist einheitlich der 1. September 1982 (Ausnahme: Bezirksvorstand Berlin — 23. August; Bezirksvorstand Halle — 31. Mai).

Nachstehend die Anschriften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR:

— Berlin
Bezirksvorstand Berlin, 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 142

— Cottbus
Bezirksvorstand Cottbus — Geschäftsstelle —
7500 Cottbus, Bahnhofstraße 43

— Dresden
Im Reichsbahndirektionsbezirk Dresden haben die Teilnehmer die Möglichkeit, ihre Modelle der Jury selbst vorzustellen. Die Jurytagung findet am 18. September 1982 von 10 bis 18 Uhr im Kreismuseum Werdau, Straße der Freundschaft 4, statt. Teilnahmemeldungen sind bis 31. August 1982 an obige Anschrift zu senden.
Außerdem besteht die Möglichkeit, die Modelle an folgende Anschriften zu schicken:

- Bezirksvorstand Dresden, 8060 Dresden, Antonstr. 21
- Arbeitsgemeinschaft 3/13, 9005 Karl-Marx-Stadt, Kurt-Berthel-Str. 1 (mittwochs 17 bis 19 Uhr).
- Arbeitsgemeinschaft 3/85, 9620 Werdau, Ziegelstr. 16

— Erfurt
Bezirksvorstand Erfurt, Sekretariat, 5020 Erfurt, Leninstraße 136

— Greifswald
Bezirksvorstand Greifswald, Sekretariat,
2200 Greifswald, Johann-Stelling-Straße 30

— Halle
Bezirksvorstand Halle — Wettbewerbskommission —
4200 Merseburg 1, PSF 332

— Magdeburg
Bezirksvorstand Magdeburg, 3010 Magdeburg, Karl-Marx-Straße 253

— Schwerin
Bezirksvorstand Schwerin,
2700 Schwerin, Herbert-Warnke-Str. 15

Als Teilnahmebedingungen gelten die im Aufruf zum XXIX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb veröffentlichten Angaben.

Präsidium
Kommission für Wettbewerbe

Für die zahlreich eingegangenen Glückwünsche anläßlich des 20jährigen Bestehens des DMV sagen wir allen Freunden aus dem In- und Ausland unseren herzlichsten Dank.

Präsidium

Wer hat — wer braucht?

5/1 Biete: H0, BR 50, 80, E 41, V 80, ETA 178; in N: BR 55 u. zwei Busse Typ „Saviem". Suche: 00- u. GG-Wagen der Firma technomodell sowie in TT: Pkw „Wartburg-Kombi" u. Skoda.

5/2 Biete: „Kleine Eisenbahn TT"; „Kleine Eisenbahn kurz und bündig"; „Modellbahnpraxis" Heft 11 u. 15; TT-Kataloge 1972/73 u. 1977/78; TT-Gleisplanheft 1975 (grün); „Ins richtige Gleis mit der TT-Bahn 1968" (Kleinformat); in H0: BR 64; V 100; BR 130; E 44; zahlreiche Wagen u. Zubehör, darunter Oberleitungsmasten, Metallausführung; in TT: Schnellzugwagen Typ Y, silber, DR.

5/3 Biete: Tonbandkassette mit Dampflokgeräuschen der BR $99^{023\text{-}024}$, BR 99^{59}, BR 99^{60}. Suche in H0: BR 91 u. Kursbücher vor 1958 der DR, sowie Material über die ehem. Zahnradstrecke Heiligenstadt—Schwebda (auch leihw.).

5/4 Biete: BR 56, 86, 171 u. div. Wagen sowie Schienenmaterial u. Weichen (TT); „Modellbahnbauten"; „Oldtimer auf Schienen"; „Ins richtige Gleis mit der TT-Bahn". Suche: ältere H0-Straßenfahrzeuge; „Schiene, Dampf und Kamera"; „BR 01-96"; „Diesellok-Archiv"; BR 38, H0.

5/5 Suche: „Kleinbahnen der Altmark".

5/6 Biete: Eisenbahnjahrbücher 1965, 1966; „Der Modelleisenbahner" 11/79; 1980 kompl.; 3—7, 9—11/1981; Eisenbahnkalender 1971 bis 1975, 1977 bis 1982. Suche: Eisenbahnjahrbuch 1964; „Der Modelleisenbahner" 1969, 1970; Eisenbahnkalender 1967, 1968. Modelleisenbahnkalender 1977, 1982; alle Hefte „Das Signal" sowie „Modellbahnpraxis".

5/7 Suche: Bilder od. Dias der Garsebacher Brücke sowie der Unfälle vom 9. Januar 1949 u. 25. Dezember 1962 der Schmalspurstrecke Meißen Triebischtal—Lommatzsch.

5/8 Suche: N, BR 55 DR; Diesellok BR 204, SNCB.

5/9 Biete: H0, VT 137 296-300 (blau/crem); E 44^5; E 46 (leicht rep. bed.); „Die Dampflokomotive" „Eisenbahn-Sicherungstechnik". Suche: H0, BR 24, 66, 52 Kon.

5/10 Suche: Modelleisenbahnkalender 1979.

5/11 Biete: 0 (Zeuke/Stadtilm), BR 64; div. Wagen. In H0: BR 84; BR 89; BR 91. Suche: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1—8 und 11—13.

5/12 Biete: BR 38 (P8) als Eigenbau; BR 91. Suche: ETA 178 (DR u. DRG) mit Antrieb.

5/13 Suche: Fahrzeuge u. Zubehör in 00 (16,5 mm) Fabrikat Märklin bis 1940, sowie Kataloge von Märklin.

5/14 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1978, 1979; Feldbahnlok in $H0_e$ mit zehn Wagen. Suche: „Die Dampflokomotive"; Lok- und Fabrikschilder.

5/15 Suche in H0 (PIKO): BR 23 u. BR 50.

5/16 Suche: „Kleinbahnen der Altmark", „Die Leipzig–Dresdner-Eisenbahn"; „Pionier- und Ausstellungsbahnen"; „Reisen mit der Dampfbahn"; für H0: SKL.

5/17 Biete: H0, BR 91.

5/18 Biete: H0, BR 23, BR 50 (ohne Tender), BR 64, 91, div. Wagen; in N: BR 55; Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur. Suche: H0, BR 84, 93, 94 u. a. Dampflokmodelle.

5/19 Suche: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1952—1969; „Schiene, Dampf u. Kamera"; „BR 01-96"; „Deutsche Dampflokomotiven gestern u. heute"; in H0: BR 03, 24, 42, 81, SKL.

5/20 Suche: Fotos vom Dampfbetrieb u. Unterlagen über die Entwicklung der Berlin–Wetzlarer Eisenbahn (Berlin—Güsten—Sangerhausen—Leinefelde—Eschwege—Treysa—Wetzlar) — auch leihw.; Kursbücher vor 1958 (DR/DRG); „Straßenbahn-Archiv"; div. Eisenbahnliteratur.

5/21 Suche: Rollwagen $H0_m$ (Herr).

5/22 Suche: leihw. Schmalfilmaufnahmen Super 8 od. Normal 8 von der MPSB und WEM zum Anfertigen eines Duplikats.

5/23 Suche: H0, Wannentender BR 42; Tender BR 50. Biete: Modelleisenbahnbücherei 1—10; div. Dampflokliteratur.

5/24 Biete: „Der Modelleisenbahner" 1965—1981.

5/25 Suche: H0, BR 23, 42, 50, 91; TT-Material.

Bei den nachfolgenden zum Tausch bzw. Verkauf angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche dringend in TT E 18 und E 44 (alles Eigenbau) zu kaufen.
D. Zschoke, 8400 Riesa,
Straße der DSF 5

Su. „Breite Spur u. weite Strecken" u. „Verz. d. Deutsch. Lokomotiven 1923–1963". Biete Dampflokarch. Bd. 3 (1980).
Gräßer, 9621 Römersgrün,
Reichenbacher Straße 27

Suche: 1:87, Modellautos und Straßenbahnmodelle von Espewe u. a. Lego usw.
Helmut Jung, 5080 Erfurt,
Geraer Straße 36

Suche rollendes Material und Gleise von „Zeuke" zu kaufen.
Wagner, 1221 Wellmitz,
Lindenstraße 79

Biete: „Bahnland DDR", Dampflokarchiv Band 4, „Modellbahn-elektrotechnik-Grundlagen".
Suche: „Eisenbahnjahrbuch" 1978 und 1979.
Jens Wittenburg,
3592 Bismark,
Breite Straße 41

Biete:
„Modelleisenbahner", Jahrg. 1964/65, gebunden á 10,–.
Suche: „Modelleisenbahner" Jahrg. 1959/60, ungebunden.
Ralf Köhler,
6500 Gera,
Lieselotte-Herrmann-Straße 44

Biete Schmalspurbahn-Archiv 1980, 36,–; Dampflok-Archiv, Band 4, 1981, 32,–.
Suche Harzquer- und Brockenbahn. Die Spreewaldbahn, Schmalspurbahnen der Oberlausitz, Dampflok-Archiv, Band 3.
H. Wenzel, 1199 Berlin,
Florian-Geyer-Straße 30

Biete „BR 01", „Reisen m. d. Dampfb.", „Bodenläufer, Spielb., Supermodell".
Suche Maedel: „Die dt. Dampflokomotiven gestern und heute", $H0/H0_e$-Mat., H0-Straßenfahrz. „me", Jhg. 52–56.
Frisch, 1125 Berlin,
Berliner Straße 66b

Verkaufe H0-Mater., 19 Loks, darunter 2 x BR 23, 3 x BR 50, 3 x BR 80, 85 Waggons, diverses PIKO- und Pilz-Gleismat., Signale usw., ausschl. DDR-Prod. Ges.-Preis 1 750,– M.
Nur schriftlich.
T. Bierlich,
1160 Berlin,
Klarastraße 3

Biete Eisenbahnliteratur 1848–1910 und div. Transpress-Literatur, V 200 (Gützold), E 46, E 44 – alt.
Suche BR 84, BR 91 ETA 177/178, Buch über die Spreewaldbahn. $H0_m$-, $H0_e$-Fahrzeuge.
Richter,
8023 Dresden,
Konkordienstraße 14

Biete: „Baureihe 01", 36,–; „Spreewaldbahn", 7,80 M; „Dampflokarchiv" Bd. 4, 19,80 M; „Historische Bahnhofsbauten", 36,–.
Suche in TT E 70 oder H0 BR 91, auch Kauf.
Dr. Siegler, 1058 Berlin,
Schönhauser Allee 158a

Suche für H0-Anlage einen Straßenbahnzug in der Nenngröße TT_m. Wagentyp gleich, oder wer baut so etwas?
Augenoptiker **C. Preißinger,**
8210 Freital,
Dresdner Straße 103,
Telefon: Dresden 88 16 89

Biete
G. Trost „Die Modelleisenbahn" Bd. 1–3 (9,–; 16,–; 12,–), Dampflokarchiv Bd. 1, 2 und 4 (je 19,80 M), Preuß: „Schmalspurbahnen der Oberlausitz" (12,–), Modelleisenbahnkalender 1982 (4,90 M).
Suche „Schiene, Dampf und Kamera", ‚Triebwagenarchiv", Radsätze BR 23 (H0).
F. Hanisch, 1170 Berlin, Köpenzeile 148

Verkaufe
Oberleitungszubehör Nenngröße N für etwa 45 m Gleis mit Tragewerken, für ein- und mehrgleisige Anlage, 230,– M.
Suche für N Dampflok BR 55, auch leicht rep.-bed., biete E-Lok SU, evtl. Wertausgleich, 30,– M.
St. Molch, 9381 Marbach,
Hauptstraße 18, Telefon: Augustusburg 4 09

Immer wieder erreichen uns Zuschriften mit der Bitte, unter dieser Rubrik Fotos von selbst gebauten Straßenfahrzeugen zu veröffentlichen. Dieser Aufforderung kommen wir gerne nach, zumal das Angebot entsprechender Industrie-Modelle derzeit nicht ausreicht, um eine Anlage sinnvoll damit auszustatten. Und dennoch sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß jeder Modelleisenbahner bemüht sein sollte, seine Anlage nicht mit Straßenfahrzeugen zu überladen. Uns zugesandte Fotos zeigen vielfach, daß es noch Fälle gibt, wo eine Nebenstraße oder gar ein Fahrweg durch zu viele Fahrzeuge den Eindruck eines „Verkehrschaos" vermitteln.

Selbst gebaut





Bild 1

Bild 1 Modell eines Volvo-Tieflade-Schwerlastzuges des VEB Deutrans. Darunter ein Fahrzeug des volkseigenen Verkehrsunternehmens „Hungarocamion", beide in der Nenngröße H0.

Bild 2 Ebenfalls von unserem Leser Peter Richter aus Roßwein wurde dieser Container-Selbstentlade-Sattelauflieger und der W 50 mit einem Kofferaufbau für Möbeltransporte in der Nenngröße H0 gebaut.







Bild 3



Bild 2





Bild 4





Bild 5

Bild 3 Frank Müller aus Meerane baute diese LKW-Modelle, ebenfalls in der Nenngröße H0 (v.l.n.r. Steyr-Breuten, Mack-Truck, Volvo F 12 und Liaz-Skoda).

Bild 4 Die Aufbauten der Straßenkehrmaschine und des Fäkalienfahrzeuges wurden aus Suralin hergestellt.

Bild 5 Modellbahnfreund Peter Richter widmet sich auch dem Straßenfahrzeugbau in der Nenngröße TT. Dieses Foto zeigt eine Tatra-Feuerwehr mit ausgezogener Leiter, die auch beliebig schwenkbar ist. Das Modell mit der hydraulichen Container-Entladevorrichtung entstand auf einem W 50-Untergestell.

Fotos: P. Richter, Roßwein (4), F. Müller, Meerane (1)

ISSN 0026-7422